

1923 LOPP 1933

1923 LOPP 1933

LOT POLSKI

ORGAN OFICJALNY L.O.P.P. I A.R.

LOT POLSKI

ORGAN OFICJ. L.O.P.P. I AEROKLUBU R. P.

MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY LOTNICTWU ORAZ ZAGADNIENIOM OBRONY POWIETRZNEJ i CHEMICZNO-GAZOWEJ

WYDAWNICTWA ROK XI.

Redaktor: ZENON WYRZYKOWSKI

PRENUMERATA W KRAJU: Rocznie 10.— zł., półrocznie 6.— zł., kwartalnie 3.— zł. Numer pojedyńczy 1 zł.
ABONAMENT ZAGRANICĄ: „ 10.— fr. szw., „ 6.— fr. szw., „ 3.— fr. szw. „ 1 fr. szw.

Za zmianę adresu liczy się 1 zł.

UWAGA: ZAMÓWIENIA PRZYJMUJE SIĘ TYLKO NA PRENUMERATĘ CAŁOROCZNĄ Z TYM JEDNAK, ŻE NALEŻNOŚĆ MOŻE BYĆ UISZCZANA RÓWNIEŻ W RATACH PÓŁROCZNYCH.

OGŁOSZENIA: Za milimetr szerokości 1 szp.: w tekście zł. 0,90, za tekstem zł. 0.60, komunikaty i opisy zł. 1.50. Bilanse i tabelaryczne o 50% drożej. Ogłoszenia na okładce: na zewnętrznej stronie (tylko całostronicowe) zł. 800, w dwóch kolorach o 50% drożej; na wewnętrznych stronach: cała strona zł. 600, pół strony zł. 300, ćwierć strony zł. 150. Rozmiar kolumny tekstowej i ogłoszeniowej: wysokość 260 mm., szerokość 185 mm. Układ 3 szpaltowy. Szerokość szpalty 60 mm. Za treść ogłoszeń Redakcja nie odpowiada.

Adres Redakcji i Administracji: WARSZAWA, WIERZBOWA 9. Telefon: red. i adm. 311-48. Konto czekowe P. K. O. Nr. 7860.

REPREZENTACJE:

ZAGRANICĄ: Francja: p. de Gavardie, Paris XVI, Rue Nicolo 65 bis. — Niemcy: p. A. Schulhof, Berlin W. 15, Pfalzburgerstr. 83. — Włochy: Comp. Nazionale Aeronautica, Roma, Galleria di Piazza Colonna

Redaktor przyjmuje codziennie od 12 do 13. Rękopisów nie zwraca się.



PROF. IGNACY MOŚCICKI

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ

WYSOKI PROTEKTOR L.O.P.P.

DZIESIĘCIOLECIE

Dziesięciolecie Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej jest najlepszym dowodem tego, że na zbiorowym wysiłku społeczeństwa można oprzeć wykonanie zadań tak poważnych, jak rozbudowa lotnictwa i przygotowanie obrony przeciwlotniczo gazowej. Jeżeli rzucimy okiem wstecz i zobaczymy, co organizacja Ligi i jej członkowie w przeciągu dziesięciu lat dla powyżej wymienionych zadań zrobili, to zaiste przyznać musimy, że dokonano pracy ponad zwykłą miarę, z niczego bowiem stworzono racjonalne podstawy lotnictwa i obrony przeciwgazowo-lotniczej i doprowadzono rozwój obu tych prac do tego stopnia doskonałości, że lotnictwo polskie odnosi triumfy na terenie międzynarodowym, a organizacja obrony przeciwgazowej ludności cywilnej służy za wzór dla innych państw świata.

A musiano zaczynać od podstaw.

Wchwili założenia Ligi lotnictwo polskie można powiedzieć nie istniało zupełnie, to też chcąc tworzyć własne lotnictwo i własny przemysł lotniczy należało przedewszystkiem powołać do życia instytut naukowy, któryby mógł wykształcić młodych konstruktorów lotniczych, oraz roztoczyć fachową opiekę nad powstającym przemysłem lotniczym. W tym też celu Liga przystąpiła do budowy gmachu Instytutu Aerodynamicznego, który, wybudowany i wyposażony w odpowiednie urządzenia, przekazany został Politechnice Warszawskiej. Instytut ten spełnia chlubnie swe zadania, kształcąc szereg konstruktorów, pracy, których Polska ma do zawdzięczenia ostatni triumf na Międzynarodowych Zawodach Lotniczych, konstruktorzy bowiem zwycięskiej R.W.D.6 są wychowankami Instytutu.

Aby stworzyć kadry pomocniczego personelu technicznego, wybudowano i uruchomiono dwie szkoły mechaników lotniczych we Lwowie i Bydgoszczy; wychowankowie tych szkół wypełniają dzisiaj kadry pomocniczego personelu technicznego w lotnictwie wojskowem i cywilnem.

Wybudowano i oddano do użytku wojskowości szkołę pilotów w Radomiu. Pragnąc młodym inżynierom albo studentom politechniki warszawskiej konstruktorom stworzyć warunki pracy wybudowano warsztaty na Okęciu. Z warsztatów tych wychodzi zwycięska R.W.D.6. Idąc z pomocą młodemu przemysłowi lotniczemu, Liga subwencjonuje budowę prototypów przyczyniając się tem samem do stworzenia typu polskiego samolotu komunikacyjnego. Specjalną opieką otacza Liga młodzież, stwarzając dla młodzieży szkolnej modelarnie lotnicze, które pozwalają na „wyłowienie" z pośród młodzieży tych wszystkich, którzy specjalnie w kierunku lotniczym wykazuja zainteresowanie. Z tego zastępu modelarzy lotniczych wyszedł już cały szereg dzisiejszych konstruktorów i pilotów. Dla młodzieży starszej, studjującej w wyższych zakładach naukowych, Liga stworzyła szereg stypendjów dla niezamożnych a zdolnych studentów, względnie inżynierów, pogłębiających swe fachowe studja lotnicze. Również w dziedzinie piśmiennictwa fachowego lotniczego współpracuje Liga, wydając swoim nakładem cały szereg podręczników z dziedziny teorji lotnictwa.

Podkreślić również należy współpracę Ligi z Aeroklubami, którym udziela Liga wydatnych subwencyj czy to przez dostarczanie im sprzętu lotniczego, czy też przez udzielenie subwencji w gotówce.

Również i najnowsza gałąź sportu lotniczego — szybownictwo — jest otoczone opieką Ligi, która tworzy w roku bieżącym Instytut Szybownictwa we Lwowie i powołuje do życia własne szybowsiko w Polichnie pod Kielcami.

Z powyższego widzimy, że przez pobudowanie lotnisk i lądowisk, instytutów naukowych, szkół mechaników i pilotów — przez kształcenie modelarzy — mechaników lotniczych — pilotów, inżynierów, konstruktorów — przez wydawnictwo dzieł fachowych przez współpracę w tworzeniu polskich samolotów, oraz popieranie sportu lotniczego, Liga przyczyniła się wybitnie i wszechstronnie do rozwoju lotnictwa polskiego.

Jeżeli zkolei rzeczy przypatrzymy się działalności Ligi na polu obrony przeciwgazowej, to również zauważyć musimy dużą pracę w tym kierunku wykonaną. Również i w tej dziedzinie jeszcze Towarzystwo Obrony Przeciwgazowej rozpoczęło swoją pracę od powołania do życia instytutu naukowego, któryby opracowywał zagadnienia z zakresu obrony chemicznej państwa — kiedy jednak władze wojskowe powołały do życia Wojskowy Instytut Gazowy, Towarzystwo Obrony Przeciwgazowej fundusze, na budowę gmachu zebrane, przekazało Chemicznemu Instytutowi Badawczemu dla budowy gmachu w Warszawie. Gmach ten został w latach 1925—27 wybudowany i praca w nim uruchomiona. Instytut współpracuje bardzo ściśle z Ministerstwem Przemysłu i Handlu, opracowując dla niego tematy, których wykonanie pozwoli na oparcie obrony państwa na surowcach wyłącznie pochodzenia krajowego.

W dziedzinie przygotowania ludności cywilnej do obrony przeciwgazowej przystąpiono w pierwszym rzędzie do elementarnego szkolenia jaknajszerszych warstw ludności w obronie indywidualnej. Po urządzeniu szeregu kursów dla wykładowców, w tej dotychczas jeszcze nieznanej dziedzinie. rozpoczęto na wielką skalę szkolenie ludności cywilnej, zwłaszcza po tych dzielnicach Rzeczypospolitej, które z powodu swego położenia geograficznego na wypadek wojny w pierwszym rzędzie na niebezpieczeństwo ataku gazowego mogłyby być wysunięte.

Szkolenie wydało ogromne rezultaty. W społeczeństwie wyrobiło się zrozumienie konieczności przygotowania obrony przeciwgazowej, ludność cywilna zaczęła rozumieć, że tylko przygotowanie całego społeczeństwa do obrony zapewnić mu może bezpieczeństwo na wypadek wojny chemicznej. Dobrze prowadzone kursy szkoliły całe dziesiątki tysięcy uświadomionych obywateli, którzy gromadnie wstępowali w szeregi Ligi, powiększając liczbę jej członków. Niektóre dzielnice Rzeczypospolitej posiadają dzisiaj wszystkich dorosłych obywateli przeszkolonych o tyle, że znane im są elementarne zasady obrony przeciwgazowej.

Celem ułatwienia szkolenia wydała Liga cały szereg podręczników, poczynając od podręczników elementarnych, aż do dzieł na wysokim naukowym poziomie stojących, a przeznaczonych dla fachowców, pracujących w tej dziedzinie.



JOZEF PIŁSUDSKI

PIERWSZY MARSZAŁEK POLSKI

CZŁONEK HONOROWY L.O.P.P.

Również w zakresie sprzętu obrony przeciwgazowej opracowała Liga wzory sprzętu dla drużyn przeciwgazowych oraz pracuje nadal nad tem, aby sprzęt przeciwgazowy był pochodzenia wyłącznie krajowego.

Kiedy zadanie elementarnego szkolenia i uświadamiania ludności cywilnej zostało w grubszych zarysach dokonane, przystąpiła Liga do organizacji inspektoratu gazowego na terenie całej Rzeczypospolitej.

Stojąc na stanowisku, że cała praca w kierunku przygotowania obrony przeciwgazowej musi być ujęta w pewne normy na terenie całego Państwa, oraz poddaną stałej fachowej kontroli, powołało Walne Zgromadzenie Ligi do życia korpus inspektorów obrony przeciwgazowej z inspektorem generalnym w Zarządzie Głównym Ligi na czele.

Ta nowa instytucja wydała wkrótce jaknajlepsze owoce. Inspektorzy wojewódcy otrzymując wskazówki z generalnego inspektoratu Zarządu Głównego poczęli coraz zgodniej pracować — a praca sama zaczęła być coraz to więcej planowa i skoordynowana.

Praca inspektoratów obrony przeciwgazowej szczególnie dobrze się uwydatnia we wzroście liczby członków Ligi. Podczas kiedy liczba członków przed utworzeniem inspektoratu wynosiła 350.000 członków — po utworzeniu doszła szybko do cyfry 700.000 członków.

Celem dotarcia do naszych osiedli, położonych już to przy linjach kolejowych, już to w głębi kraju, uruchomiliśmy specjalne wagony obrony przeciwgazowej i czołówki samochodowe. Wagony takie wyposażone są w potrzebny sprzęt, zawierają również komorę gazową, która pozwala na przeprowadzenie szkolenia ludności w użyciu masek. Znajdujący się w wgaonach aparat kinematograficzny pozwala na wyświetlanie filmów z dziedziny szkolenia i obrony przeciwgazowej.

Przystąpiono również do organizacji obrony przeciwgazowej w ośrodkach fabrycznych i przemysłowych. Praca ta rozpoczęta kursem przygotowawczym dla instruktorów fabrycznych oraz organizację drużyn obrony przeciwgazowej po fabrykach jest w toku.

Wspólnie z władzami wojskowemi urządzono szereg ćwiczeń w obronie przeciwgazowej naszych miast — ćwiczenia takie odbyto między innemi w Radomiu, Częstochowie, Poznaniu, Bydgoszczy i t. d. Wykazały one dużą sprawność i duże przygotowanie drużyn ratowniczych, wyszkolonych przez naszą organizację.

Tak samo jak w dziedzinie lotnictwa, tak i w dziedzinie obrony przeciwgazowej specjalną opieką otoczyła Liga młodzież szkolną, urządzając dla niej kursy elementarnego przeszkolenia gazowego oraz zaopatrywując wszystkie szkoły na terenie Rzeczypospolitej bezpłatnie w bibljoteczki z zakresu lotnictwa i obrony przeciwgazowej.

Reasumując całą działalność Ligi w dziedzinie obrony przeciwgazowej stwierdzić musimy, że Liga przez uświadomienie społeczeństwa o konieczności obrony, przez wyszkolenie inspektorów i instruktorów oraz stworzenie kadry inspektorskiej, przez organizację drużyn ratowniczych, stworzenie fachowego z tej dziedziny piśmiennictwa polskiego, wyszkolenia setek tysięcy obywate liw elementarnych zasadach obrony indywidualnej, spełniła swój obowiązek.

Z kolei rzeczy słów parę należy poświęcić stosunkowi Ligi do społeczeństwa polskiego innych organizacji społecznych i zagranicy.

Od pierwszej chwili powstania organizacji Ligi zaistniał między społeczeństwem a organizacją stosunek wzajemnego zaufania. Z jednej strony Liga zwracając się do społeczeństwa o pomoc zawsze znajdywała w nim żywy oddźwięk, z drugiej strony najszersze warstwy społeczeństwa udzielały na każdym kroku swego poparcia Lidze. Po 10-letniej pracy możemy z całem przekonaniem stwierdzić, że Liga jest dzisiaj najbardziej popularną organizacją społeczną na ziemiach Rzeczypospolitej, organizacją tak popularną jak był niegdyś w czasach zaborczych T.S.L. Ten sam zdrowy instynkt narodu, który w czasach zaborczych całym olbrzymim wysiłkiem popierał organizacje oświatowe, ten sam instynkt popiera dzisiaj organizację, która za cel swego istnienia obrała pracę nad przygotowaniem obrony niepodległego już Państwa.

Tutaj należy podkreślić niezwykłą ofiarność społeczeństwa polskiego. Tak pomyślana organizacja jest na zachodzie prawie nie do pomyślenia. Liga w ciągu X-lecia swego istnienia wydała na prace około 40 miljonów złotych, zebranych wśród najszerszych warstw społeczeństwa. Społeczny charakter insttyucji oraz ten moment, że każdy obywatel, który tylko wykazuje w tym kierunku pewne asporacje, może brać żywy udział w przygotowaniu obrony Państwa, wpływają na to, że do pracy tej garną się najszersze warstwy społeczeństwa. Niesłychanie ofiarne społeczeństwo polskie żąda tylko gwarancji ceolwego i oszczędnego zużycia zbieranych funduszów, na które to rzeczy specjalnie zwracamy uwagę.

Stosunek Ligi do innych organizacyj społecznych, zwłaszcza do organizacyj współpracujących nad obroną Państwa jest stosunkiem życzliwej współpracy — myślę tutaj przedewszystkiem o Polskim Czerwonym Krzyżu, Związku Straży Pożarnych i Państwowym Urzędzie Przysposobienia Wojskowego i Wychowania Fizycznego. Współpraca nasza z P.C.K. rozwija się normalnie — rozgraniczyliśmy pomiędzy sobą kompetencje, ustalając, że człowiek zdrowy podpada pod kompetencję Ligi — zaś oparzony czy zatruty gazami pod kompetencje P. C. K., opierając się na tej umowie współpracujemy coraz bardziej zgodnie.

Sprawa wyregulowania tego stosunku do straży pożarnych jest w chwili obecnej troską Zarządu Głównego L.O.P.P.

Współpraca z P.U.W.F. i P.W. rozwija się zgodnie ku pożytkowi objętych informacji.

Liga była pierwszą tego typu organizacją w Europie. Za przykładem Polski, wkrótce po powstaniu Towarzystwa Obrony Przeciwgazowej, powołały do życia Sowiety pod nazwą Ossoawiachim, która to organizacja jednak, mimo pozorów instytucji społecznej, jest wybitnie etatystyczną organizacją. W dalszej kolejności powstają podobne organizacje w Czechach. Niemczech, Austrji, Rumunji, Estonji, Finlandji. Francji, Szwajcarji i t. d. Wszystkie te jednak organizacje, ze wyjątkiem Ossoawiachimu, są tak co do ilości członków, jak i co do siły finansowej słabsze od Ligi. Pracą naszą interesują się wszystkie państwa to też prawie wszystkie państwa Europy informowały się o pracach naszych puż to przez swoich przedstawicieli, jż to nawet przez przysłanie do Polski specjalnych misji i tak między innemi odwiedzały nas dele-



Jego Eminencja
Ks. Kardynał August Hlond
Prymas Polski

gacje Rumuńska, Estońska, Finlandzka, Turecka, Rumuńska, Japońska.

Fachowa prasa zagraniczna, a zwłaszcza niemiecka śledzi bardzo uważnie za wszelkiemi przejawami pracy naszej, poświęcając jej cały szereg artykułów we wszystkich fachowych organach. Zaprzyjaźniona z nami Rumunja przyjęła nasz typ wagonów obrony przeciwgazowej, co publicznie wobec przedstawiciela Ligi, w czasie uroczystego otwarcia pierwszego wagonu w Czerniowcach stwierdzono, a jeden z plakatów propagandowych Ligi przetłumaczony na język rosyjski ozdobił jako wydawnictwo Ossoawiachimu mury wszystkich miast w całej Rosji.

Należy wkońcu zwrócić uwagę na inne jeszcze fakty, które w budowie nazsej państwowości i organizacji naszego życia zbiorowego odgrywają rolę, której niewolno nie doceniać. Za taki uważam fakt, że Liga przez swoją działalność wyrobiła typ pracownika społecznego. Statut Ligi, który pozwala na tworzenie Kół Ligi nawet po małych zbiorowiskach ludzkich jest najlepszym nauczycielem służby publicznej, służby obywatelskiej. Dzięki temu statutowi, przewidującemu istnienie wielkiej liczby oddziałów Ligi, wytwarzają się specjalni patryjoci Lopowi, którzy starają się o to, aby ich opiece powierzone Koła jaknajlepiej prosperowały. Przez decentralizację pracy powstaje po naszych miastach i miasteczkach cały zastęp działaczy Ligi, którzy z tytułu swego w organizacji stanowiska poczuwają się do obowiązku zaznajomienia się z temi wszystkiemi problemi i zagadnieniami, któremi zajmuje się nasza organizacja. Dzięki temu powstają całe zastępy ludzi, dla których elementarne problemy lotnictwa, a zwłaszcza obrony przeciwlotniczogazowej nie są zagadnieniami nieznanemi. Nie może to pozostać bez wpływu na zbiorową organizację całego społeczeństwa w obronie przeciwlotniczogazowej.

Dalszym faktem dodatnim organizacji Ligi, jest fakt, że Liga gromadzi w swoich szeregach obywateli bez względu na przekonania polityczne, religję, wiek, stanowisko społeczne. Jako instytucja apolityczna gromadzi Liga w swych szeregach tych wszystkich, którzy chcą współpracować nad przygotowaniem tak Rzeczypospolitej, jak i obywateli jej do obrony na wypadek wojny lotniczo-gazowej. W tem jednoczeniu społeczeństwa w imię hasła obrony Rzeczypospolitej leży również duży zysk moralny Ligi.

Zagadnienia, które oczekują Ligę w najbliższej przyszłości są ciągiem dalszym tych prac, jakie Liga od kilku lat prowadzi. Pozostaje jeszcze z programu lotniskowego do wykonania budowa kilku ważnych lotnisk. W dalszym ciągu Liga powinna subwencjonować twórczość lotniczą i popierać budowę samolotów konstrukcji polskiej, w miarę możności również winna wspierać sport lotniczy, dostarczając Aeroklubom potrzebnego im sprzętu; w dziedzinie obrony przeciwgazowej oczekuje Ligę ścislejsza i bardziej celowa już organizacja społeczeństwa, zaopatrzenie ludności cywilnej w sprzęt przeciwgazowy oraz rozwiązanie na terenie miast zagadnienia pomieszczeń uszczelnionych i schronów. Pierwszorzędnego dla dalszego rozwoju Ligi również jest sprawa dalszej rozbudowy korpusu inspektorów i instruktorów obrony przeciwlotniczogazowej. Do ważniejszych zagadnień Ligi, które powinny już być rozwiązane, zaliczyć należy również wykończenie budowy Cywilnej Szkoły Obrony Przeciwgazowej, której budowa rozpoczęta jeszcze przed trzema laty musiała z powodu braku funduszów zostać przerwaną, oraz szereg innych placówek związanych z zagadnieniem obrony Państwa pod skutkami przyszłej wojny powietrzo-gazowej.

Badając sprawozdania dobrze prosperujących Komitetów Wojewódzkich, przyjść musimy do przekonania, że Liga, mimo panującego obecnie kryzysu gospoadrczego, w rozwoju swoim idzie ustawicznie naprzód — jakkolkiew dochody Ligi z tytułu sybwencyj i Tygodnia maleją, to jednak rośnei ciągle pozycqa składek członkowskich. Na tem polu istnieją jeszcze duże możliwości. Wszak w gronie naszych członków widzimy jeszcze zbyt mało przedstawicieli zawodów wolnych, a zwłaszcza kobiet.

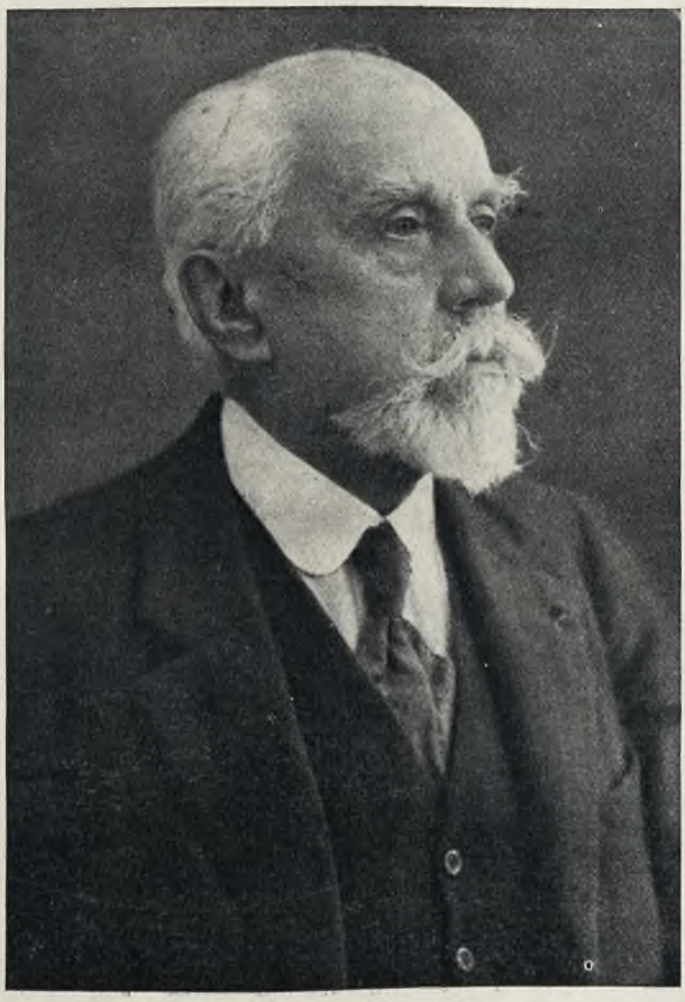
Przywiązujemy tutaj duże nadzieję do akcji, którą rozpoczęliśmy w kierunku tworzenia Kół kobiecych Ligi. Spodziewamy się, że akcja ta przysporzy nam nietylko wielką ilość nowych członków, ale z kobiet polskich utworzy kadry instruktorek, które na wypadek wojny i powołania mężczyzn do służby frontowej z powodzeniem będą mogły objąć rolę komendantek obrony przeciwgazowej swoich własnych ognisk domowych.

Pozostaje jeszcze otwartę sprawa jakiemi drogami Liga kroczyć powinna dla uzyskania funduszów potrzebnych na prowadzenie swych prac. Zwiększające się coraz to bardziej wydatki Ligi powinny znaleść swe pokrycie w zwiększeniu dochodów pochodzących ze składek członkowskich, a nie z pośrednich czy bezpośrednich podatków. Tego wysiłku finansowego społeczeństwa, które potrafiło bez żadnego przymusu zebrać na prace Ligi 40 miljonów złotych, w żadnym wypadku lekceważyć nie wolno. Ten zbiorowy wysiłek społeczeństwa jest jedną z najładniejszych kart Polski Odrodzonej i należy go nadal podtrzymać i pielęgnować, gdyż kryje on w sobie ogromny kapitał sił narodu, który pragnie uczestniczyć w budowie własnej silnej obrony państwa.

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej jest organizacją, która zdała egzamin dojrzałości wobec Państwa i społeczeństwa. Rozwijając się w drodze ewolucji coraz to silniej, przeszła przez wszystkie lata swego istnienia, bez gwałtownych wstrzęsów, począwszy od skromnych początków, aż do dzisiejszego olbrzyma społecznego.

Wychowała ona społeczeństwo świadomej konieczności organizowania zbiorowego wysiłku dla przygotowania obrony przeciwlotniczej. Pobudziła w społeczeństwie umiłowanie ideji lotniczej. Stworzyła warsztaty naukowej pracy dla polskich fachowców, pracujących dla potrzeb obrony Rzeczypospolitej, przyczyniła się do wychowania młodzieży, uświadomiła starszych, zgromadziła koło swych haseł wszystkich tych, którym całość naszych granic i bezpieczeństwo Rzeczypospolitej leży na sercu.





Inz. Stefan Drzewiecki
Członek Honorowy
L.O.P.P.

Rada



Prezes vice-minister Władysław Korsak.



V. Prezes gen. dr. Stanisław Rouppert.



V. Prezes prof. Maksymiljan Huber.



Gen. Janusz Gąsiorowski Szef Sztabu Głównego.



Gen. Tadeusz Piskor.



Gen. Roman Górecki.



Płk. Janusz Jagrym-Maleszewski.



Dr. Henryk Gruber.

GŁÓWNA L.O.P.P.



Płk. Władysław Kiliński.



Inż. Juljan Eberhardt.



V. Minister Witold Czapski.



Płk. Janusz de Beaurain.



Sekretarz rejent Franciszek Falkiewicz.



Płk. Zygmunt Woynicz-Sianożęcki.



Prof. Józef Zawadzki.



Płk. Władysław Rusin.



Sen. Rafał Szereszewski.

PROGRAM

Uroczystości Jubileuszowych „Tygodnia X-lecia L. O. P. P.

Z powodu uroczystości Jubileuszowych „Tygodnia X-lecia L. O. P. P." w Warszawie przewidziany jest następujący program:

Dnia 13 Maja

Godz. 19 — Capstrzyk orkiestr wojskowych i cywilnych oraz przemarsz tychże przez ulice Warszawy.

Godz. 20 — Przemówienie Prezesa Zarządu Głównego LOPP. przez radjo.

Godz. 20 — Pochód harcerzy przez miasto.

Dnia 14 Maja:

Godz. 9.30 rano — Uroczyste nabożeństwo w Katedrze.

Godz. 10.45 — Poświęcenie pierwszego sztandaru LOPP.

Godz. 11.10 — Przemówienie Pana Prezesa Rady Głównej na Pl. Zamkowym.

Godz. 11.30 — Złożenie wieńca na grobie Nieznanego Żołnierza.

Godz. 11.30 — Złożenie wieńca pod pomnikiem ku czci Poległych Lotników.

Godz. 12 — Złożenie hołdu Panu Prezydentowi przez organizacje LOPP.

Godz. 12.30—Złożenie hołdu Pierwszemu Marszałkowi Polski przez organizacje LOPP.

Godz. 13 — Uroczysta Akademja w Radzie Miejskiej.

Godz. 17 — Dekoracja odznaczeniami państwowemi.

Godz. 19.25 — Słuchowisko radjowe „Atak lotniczo-gazowy".

Godz. 20 — Przedstawienie galowe w operze.

W innych dniach „Tygodnia" przewiduje się:

18 Maja:

Godz. 18—Pokazowe ćwiczenia drużyn O. P. G. na Dynasach.

Godz. 19 — Ćwiczenia psów w obronie przeciwgazowej i ratownictwie.

Godz. 20 — Zawody motocyklowe w maskach.

20 maja:

Godz 16—19 — Zamaskowanie mostu kolejowego dymami bojowymi.

Godz. 16—19 — Imprezy lotnicze na lotnisku cywilnem

Uroczystości X-lecia LOPP. zakończy Międzynarodowy Meeting Lotniczy w dniu 25 maja, który się odbędzie na lotnisku cywilnem.

Koncerty orkiestr biorą udział we wszystkich uroczystościach i imprezach.

Uroczystości związane z odznaczeniami LOPP. zostaną przeniesione na dnie Walnych Zgromadzeń.

Na uroczystości jubileuszowe przewiduje się przyjazd delegatów poszczególnych Komitetów do Warszawy.

IDZIKOWSKIEMU

Sześćsetpięćdziesiąt mechanicznych koni
poniosło was w tętnice pędzącej husarji —
rozdzwoniły się piersi w bohaterskim gonie
i płaty samolotu rozkwitły w sztandary — —

O, sławo — zatknięta na bagnet piorunu
monstrancjo wszystkich kontynentów świata,
jarząca się przed nami promienistą łuną —
w imię Boże nas prowadź — jak i ty skrzydlatych!...

Naprzód — nad Atlantyku upiorne lotnisko —
śmigłym cieniem przedrzeźniać się fałom —
w skłębione czarnych chmurzyć rykowisko
wbić się klinem rozśpiewanej stali — —

Naprzód — pełny gaz!...
w twardem zwarciu szczęk
zdławić żelaźnie nerwów spazm —
zetrzeć na miazgę głupi lęk —
szybkością spić się, jak winem:
dolecieć — lub zginąć!...
gaz — gaz — —

Ja, Twój żołnierz w przednią straż posłany,
Polsko — dumą napełnię serca Twego stągiew —
patrz: — jako namiestnik pancernej chorągwi
w burzyszcze nieba biję śmigła buzdyganem!...

gaz — gaz — —
pełny gaz — —

Tętno zgrzanego pogonią motoru
spijam oczami z tarczy tachometru —
miast depesz — zrzucimy znajomym Azorom
nanizane na śmigło setki kilometrów — —

gaz — pełny gaz —

Sss — —
co — co to jest co —

serce umiera strzępem lodowatej mgły —
ucho nie zwiedzie starego pilota —

słyszysz?... w malejących bezwolnie obrotach
słyszysz — słyszysz — ty — —

tak — — lądować?.. byle gdzie — —

O, śnie mój — o Złotej Szpadzie śnie!...

Boże — Hetmanie skrzydlatych husarzy!...
w ojcowskie Twoje chylę się ramiona —
czołem Ci biję w kornym kapotażu:
Boże — sławę mą ocal w drugiej reducie Ordona
piorunem uderz w moją oficerską pierś
tak przysiągłem: dolecieć —
lub—
ŚMIERĆ — — —

Czesław Jerzy Kączkowski.

RYS HISTORYCZNY

powstania i rozwoju Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej oraz jej organizacji za okres 10-lecia

W m. kwietniu 1933 roku upłynęło 10 lat od czasu kiedy grono ludzi dobrej woli, bliżej związanych z naszem lotnictwem, w przekonaniu, że do dalszego jego rozwoju w tej mierze, aby dorównać zagranicy, konieczną staje się pomoc całego społeczeństwa, przystąpiło do założenia podwalin do Organizacji Społecznej pod nazwą Ligi Obrony Powietrznej Państwa.

Wyłoniony w tym czasie Komitet Organizacyjny rozpoczął energiczną akcję— najpierw u czynników miarodajnych, a następnie wśród całego szeregu tych osób w stolicy i na prowincji, które bądź z tytułu swego stanowiska, bądź z działalności społecznej, mogły stać się propagatorami powstałej idei.

Akcja znalazła żywy oddźwięk.

Rzucono pierwsze hasła: o znaczeniu i roli lotnictwa rodzimego i o konieczności jego rozwoju, podkreślono apolityczność Stowarzyszenia, oraz podano zarys programu przyszłych prac Ligi. Spowodowało to, że w bardzo krótkim czasie przystąpiła do współpracy propagandowo-organizacyjnej znaczna ilość osób, t. zw. wówczas członków-założycieli we wszystkich dzielnicach Rzeczypospolitej. Członkowie ci, rozumiejąc, że na zaczątek organizacji trzeba także sporych funduszów, opodatkowali się, jako minimum, kwotą po zł. 25 — miesięcznie. Pozwoliło to przystąpić niezwłocznie do zorganizowania biura centralnego w Warszawie i zawiązania żywego kontaktu z powstającemi z tych samych funduszów placówki Ligi O. P. P. na prowincji.

Jedynie zatem z powodu trudności technicznych nie będzie można wymienić nazwisk tych wszystkich działaczy L. O. P. P., którzy ofiarną współpracą swą przynili się do powstania Ligi Obrony Powietrznej Państwa, a w szczególności nazwisk jej członków - założycieli, gdyż nazwisk tych byłyby nie setki, a tysiące.

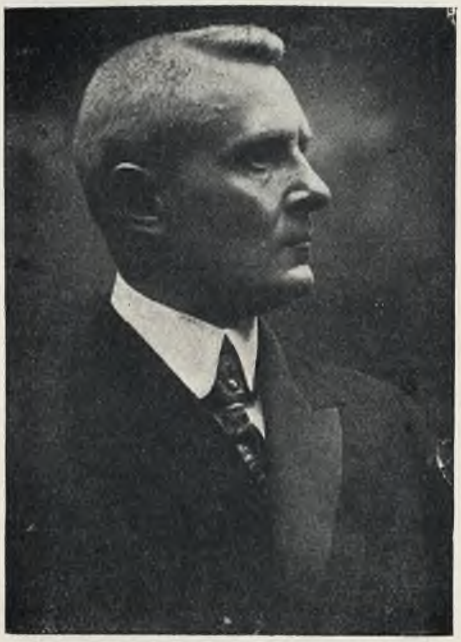
Prezydjum pierwszego Komitetu Organizacyjnego L. O. P. P., wyłonionego z pośród inicjatorów, w m. marcu 1923 roku, składaoł się z 3 osób: pp. ppłk. J. Grzędzińskiego, b. ministra T. Jasionowskiego i inż. M. Mazurkiewicza. W pracach Komitetu, m. in., b. żywy udział brali pp. H. Barylski, iżn. W. Czapski, senator W. Januszewski, mjr. inż. Pietraszek, b. Prezes Rady Ministrów A. Ponikowski Cz. Tański, Dr. K. Vacqueret i inż. J. Zadora - Szwejcer.

W dniu 4 sierpnia 1923 roku ukonstytuował się skład pierwszych władz Ligi Obrony Powietrznej Państwa: Rady Głównej, Zarządu Głównego i Głównej Komisji Rewizyjnej.

W międzyczasie — od maja do sierpnia 1923 r. — powstały pierwsze Komitety Ligi w miastach wojewódzkich — w Poznaniu, Toruniu, Lublinie i Warszawie (Stołeczno - Wojewódzki) i organizowały się Śląski, Łódzki, Kielecki, Lwowski i Wileński.

W tym czasie na całem terytorjum Rzeczypospolitej — wielu miastach powiatowych, miasteczkach, osadach, a nawet i na wsi, przystąpiono do tworzenia placówek lokalnych L. O. P. P., których w krótkim czasie powstała b. duża ilość.

Administracyjny podział L. O. P. P. przeprowadzony został zasadniczo w ten sam sposób jak i w administracji państwowej — na Województwa i Powiaty. Podział ten, jak się następnie okazało, w znacznej mierze przyczynił się do rozwoju Stowarzyszenia.



Ś. p. Inż. Tadeusz Jasionowski, b. minister Robót Publicznych, jeden z założycieli L. O. P. P.



B. Prezes Inż. A. Ponikowski.

Także, w końcu 1924 roku, na pierwszym Zjeździe Prezesów Komitetów Wojewódzkich, wytknięta została zasadnicza linja działalności programowej Ligi Obrony Powietrznej Państwa, na którym jednomyślnie przyjęto następujący program prac: 1) Budowa Instytutu Aerodynamicznego, 2) Szkolenie pilotów, 3) Szkolenie mechaników lotniczych, 4) Budowa lotnisk i hangarów, 5) Szerzenie oświaty lotniczej przez popieranie badań teoretycznych i praktycznych w zakresie lotnictwa, oraz popieranie sił fachowych.

W czasie tym zorganizowane zostały Komitety Wojewódzkie L. O. P. P. na całym obszarze Rzeczypospolitej, za wyjątkiem Polesia, na którego terenie istniał jednak Komitet Miejski w Brześciu n/B. oraz znaczna ilość Komitetów Powiatowych i Kół.

Łącznie zatem z Komitetem Stołecznym, oddzielonym od Warszawskiego Wojewódzkiego, i z Komitetm Poznań - Miasto, ogólna liczba Komitetów na prawach wojewódzkich wynosiła 17.

Pierwsze sprawozdanie z działalności całej L. O.P. P. sporządzono w 1925 roku.

Ze sprawozdania za rok 1925 wynika, że w dniu 31.XII L. O. P. P. posiadała już 244 Komitety Powiatowe i na prawach Powiatowych oraz 2.211 Kół, których liczba ogólna członków wynosiła 211.228.

Ogólna suma osiągniętych przez zorganizowane placówki wpływów wynosiła Zł. 3.186.914.88, z czego na 1925 rok przypadło Zł. 2.415.588.83, w tem: składki członkowskie i wpisowe wynosiły Zł. 797.129.33, „Tydzień Lotniczy" — Zł. 598.017.94, na resztę złożyły się sumy uzyskane z dochodów niestałych — kwest. ofiar, sprzedaży mareczek L. O. P. P. i t. p.

Do m. czerwca 1926 roku Protektorem Ligi O. P. P. był ówczesny Prezydent Rzeczypospolitej Stanisław Wojciechowski.

W lipcu tegoż roku, po ustąpieniu p. Wojciechowskiego, ówczesny Zarząd Główny L. O. P. P. z b. Premjerem p. A Ponikowskim na czele, jako Prezesem zwrócił się do Pana Prezydenta Rzeczypospolitej Ignacego Mościckiego z prośbą o opiekę nad Stowarzyszeniem i w dn. 5 sierpnia 1926 roku Pan Prezydent Rzeczypospolitej wyraził swą zgodę na objęcie Protektoratu.

W latach 1926 — 1927 L. O. P. P. rozwijała się w dalszym ciągu pod względem liczebności Komitetów, Kół i jej członków. Uzyskały prawa wojewódzkie następujące Komitety: Okręgowy Zagłębia Dąbrowskiego w Sosnowcu, oraz Komitet Warszawskiej Dyrekcji P. K. P.

W tymże okresie opracowany został pierwszy plan rozbudowy lotnisk na okres 3-letni (1927 — 1929), obejmujący tereny wszystkich Komitetów Wojewódzkich.

W 1927 roku zakończono pierwszą o dużem znaczeniu pracę L. O. P. P. — budowę Instytutu Aerodynamicznego—kosztem około 900.000 złotych.

ZARZĄD GŁÓWNY L.O.P.P.



Prezes inż. Płk. Kazimierz Moniuszko.



V. Prezes nacz. Mieczysław Myśliński.



v. Prezes płk. inż. Czesław Szyndler.



V. Prezes mjr. Chrystjan Mieczysław Kretowicz.



Skarbnik nacz. Adam Nowodworski.



Sekretarz doc. dr. Gustaw Załęcki.



Mjr. dypl. Włodzimierz Sekunda.



Insp. Szymon Jaroszewski.



Płk. Walery Jasiński delegat Sztabu Głównego.



Radca Stanisław Kalicki.



Mjr. dypl. Felicjan Sterba.



Inż. Józef Alichniewicz.



Dyr. Stanisław Krasuski.

1923

1933

Wielkiej doniosłości sprawą było powzięcie w 1927 roku przez instancje wyższe Ligi uchwał o połączeniu się Ligi Obrony Powietrznej Państwa z Towarzystwem Obrony Przeciwgazowej — w myśl dezyderatów Ogólnych Zgromadzeń obydwu Instytucyj — T. O. P. i L. O. P. P.,— na których sprawa połączeniu się Stowarzyszeń była przedtem kilkakrotnie poruszana.

T. O. P. rozpoczęło swą działalność w 1932 roku jako Komitet Obrony Przeciwgazowej.

Z zatwierdzonego w dniu 22 września 1922 r. Statutu wynika, że głównym celem Komitetu było wybudowanie Chemicznego Instytutu Badawczego. W 1924 roku nastąpił dalszy rozwój działalności Stowarzyszenia p. n. Towarzystwo Obrony Przeciwgazowej. W myśl zatwierdzonego w dniu 21 stycznia 1925 r. Statutu głównem zadaniem Towarzystwa było wszechstronne badanie środków walki chemicznej (gazów bojowych), oraz krzewienie wśród społeczeństwa zainteresowania obroną przeciwgazową.

Faktyczne połączenie nastąpiło w dniu 10 lutego 1928 roku, a ostateczne zakończenie połączenia nastąpiło na Ogólnem Zgromadzeniu połączonych Stowarzyszeń w dniu 25 — 26 maja 1928 roku, od tej chwili bowiem władze centralne nowopowstałego Stowarzyszenia pod nazwą

Ligi Powietrznej i Przeciwgazowej ukonstytuowały się na podstawie stałych artykułów Statutu, zastępując czynne władze tymczasowe, działające na podstawie przepisów przejściowych, zawartych w nowym artykule Statutu.

Towarzystwo Obrony Przeciwgazowej posiadało w chwili połączenia 73 oddziały, a liczba jego członków wynosiła kilkadziesiąt tysięcy.

Do najważniejszych wyników działalności Towarzystwa należy: zakończenie budowy Chemicznego Instytutu Badawczego i przekazanie temu Instytutowi na własność aktem rejentalnym terenu i budynków na Żoliborzu, uzyskanie od Ministerstwa Robót Publicznych terenu na Żoliborzu pod budowę Cywilnej Szkoły Obrony Przeciwgazowej i zebranie kilkuset tysięcy złotych na budowę, oraz organizowanie obrony przeciwgazowej na terenie Kolei Państwowych.

W dążeniach, mających za cel połączenie dwuch pokrewnych w obronie Państwa Stowarzyszeń, wiele zasług położyli ówcześni członkowie Zarządów tych instytucyj — ze strony T. O. P. pp. ś. p. senator Zagleniczny, jeden z założycieli i cieli i długoletni shrdlu cmfwyp ąbgkńjy długoletni prezes Towarzystwa, i dr. Zenon Martynowicz, jeden z założycieli i długoletni vice - prezes Towarzystwa, a ze strony L. O. P. P. ówczesny Prezes prof. Antoni Ponikowski, b. premjer, i dr Karol Vacqueret, sekretarz ówczesnego Zarządu L. O. P. P.Również wybitny udział w połączeniu brały ówczesne Prezydja Rady Głównej L. O. P. P. i T. O.P.

W latach 1929 i 1920 Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej osiągnęła w stosunku do lat poprzednich b. duży rozwój, powiększając liczebnie ilość swych placówek, oraz członków.

W styczniu 1930 roku uzyskał prawa wojewódzkie: Komitet Kolejowy Krakowskiej Dyrekcji P. K. P.. oraz w czerwcu Komitet Kolejowy Wileńskiej Dyrekcji P. K. P., ogólna zatem liczba Komitetów L. O. P. P. na prawach wojewódzkich wzrosła do 22 i składała się z 16 Komitetów Wojewódzkich, Stołecznego, Poznań-Miasto, Okręgowego Zagłębia Dąbrowskiego w Sosnowcu, oraz 3 Komitetów Kolejowych P. K. P. — Dyrekcyj Warszawskiej, Krakowskiej i Wileńskiej. Wzrastały także z roku na rok fundusze L. O. P. P., choć nie w takim stopniu, jakby to wynikało z liczb wzrostu członków. Jedną z przyczyn tej nierównomierności jest to, że w latach 1929 i 1930 wzrosła ogromnie ilość Kół Szkolnych L. O. P. P., których liczba ogólna w tym czasie wynosiła już kilka tysięcy. Ponieważ w myśl Statutu i Regulaminu Kół Szkolnych ucząca się młodzież płaci składki zniżone — po 10 groszy miesięcznie, — uzyskane kwoty w stosunku do ilości członków w kilku tysiącach Kół, są pięciokrotnie mniejsze, niż w Kołach Członków rzeczywistych. Drugą przyczyną było pewne zmniejszenie się wpływów niestałych, jak: z Tygodnia, Ofiar, Subsydjów samorządów i t. p.

B. Prezes Min. Zygmunt Jastrzębski.





B. Prezes Dr. Zenon Martynowicz.

W stosunku jednak do 1928 r. wpływy w latach następnych powiększały się, a mianowicie w 1928 roku wynosiły zł. 2.829.843.83, w 1929 r. — zł. 3.194.924.90 i w 1930 r. — zł. 3.630.804.37.

W 1930 roku powstał w Warszawie Komitet Pań, którego głównem zadaniem jest akcja w kierunku zdobycia funduszów na budowę Cywilnej Szkoły Obrony Przeciwgazowej na Żoliborzu. Akcja ta, która w zaczątku już dała b. dobre wyniki materjalne, została w 1931 roku ściślej zespolona z L. O. P. P. i ujęta Regulaminem, przyjętym przez Radę Główną w dniu 16 października 1931 roku.

Działalność Koła Pań rozwija się pod kierownictwem Komitetu Ścisłego, któremu przewodniczy od czasu założenia pani Z. Wróblewska. Przewodniczącą Sekcji Organizacji Prowincji od czasu założenia jest pani B. Wodzińska.

Wobec tego, że ostatni rok sprawozdawczy w okresie X1lecia był może najcięższy, jednak L. O. P. P. dzięki patrjotycznemu poparciu społeczeństwa utrzymała stan swego posiadania, a nawet powiększyła go znacznie w liczbach członków popierających.

Pozwala to stwierdzić, że programowe cele naszej Instytucji znajdują uznanie w znacznej naszego społeczeństwa.

W m. październiku 1931 roku, po ukonstytuowaniu się nowych władz Ligi, wybranych w m. maju tegoż roku, instytucje wyższe z uwagi na przedłużający się kryzys, powzięły uchwały mające na celu redukcję wszelkich mniej produkcyjnych wydatków, aby mieć możność zużycia zbieranych funduszów na prace programowe. Przytem wyrażono opinję o konieczności zachowania jedności organizacyjnej L. O.P.P. przez skasowanie, poza istniejącymi Komitetami Kolejowemi na prawach wojewódzkich wszystkich innych placówek na tych prawach.

W myśl tej opinii powzięto uchwały o przemianowanie Komitetów: Poznań - Miasto w Poznaniu, Okręgowego Zagłębia Dąbrowskiego w Sosnowcu — na Komitety Miejskie z prawami powiatowych i przyłączono je I-y do Komitetu Wojewódzkiego w Poznaniu, a II-gi do Komitetu Wojewódzkiego w Kielcach.

Po dokonaniu powyższej reorganizacji liczba Komitetów Wojewódzkich L. O P. P. wynosiła 20.

Statutowy podział terytorjalny, na województwa i powiaty jest ściśle w L. O. P. P. przestrzegany, a główną tego przyczyną jest i to, żeby dać Zarządom Komitetów Wojewódzkich możność organizowania coraz to innych placówek, nietylko wśród wszystkich warstw miejscowego społeczeństwa, lecz także i możność tworzenia Kół L. O. P.P. we wszystkich tych urzędach państwowych, komunalnych i inych, jakie znajdują się na danym terenie.

W organizacji Ligi najwyższą instancją władz jej są: Ogólne Zgromadzenia, na których wszelkie sprawy decydowane są przez delegatów Komitetów Wojewódzkich i z prawami Wojewódzkich.

Na Ogólnych Zgromadzeniach L. O. P. P., poza szeregiem statutowych obowiązków, rozwiązywane są wszelkie kwestje, wynikające z zadań Ligi w zakresie

B. Prezes S. Osiecki.



jej prac programowych, ustalane są linje postępowania i polityki Ligi w stosunku do władz państwowych i innych pokrewnych organizacyj społecznych.

Rada Główna składa się:

a) z 21 członków, wybranych na 3 lata przez Ogólne Zgromadzenie Ligi b) z 6 członków Zarządu Głównego — Prezesa, 3 Vice - Prezesów, Sekretarza i Skarbnika, oraz c) z Prezesów wszystkich Komitetów Wojewódzkich, oraz z prawami wojewódzkich.

Rada Główna z tytułu swych statutowych kompetencyj jest Ciałem nadzorującem i uzgadniającem linję działalności Zarządu Głównego jako organu Wykona- Zarządu Głównego jako organu Wykonawczego. Przytem Rada Główna, w której skład wchodzi także Prezydjum Zarządu Głównego, oraz Prezesi wszystkich Komitetów Wojewódzkich, jako uprzednio szczegółowo informowana przez Zarząd Główny o wynikach działalności L. O. P. P., w szczególności przed terminem Ogólnych Zgromadzeń L. O. P. P. — Sprawozdawczych i Budżetowych, jest także wyrazicielką opinji o działalności L. O. P. P. za dany okres i wyniki tej opinji ujmuje w specjalnych sprawozdaniach na Ogólne Zgromadzenia L. O. P. P.

Zarząd Główny składa się z 15 członków wybranych na 3 lata przez Ogólne Zgromadzenie L. O. P. P. Ze składu Zarządu Głównego co rok ustępuje 1/3 w pierwszych dwuch latach przez losowanie, a następnie według starszeństwa.

O ile w podziale Centralnych Władz Ligi — na Ogólne Zgromadzenie, Radę Główną i Zarząd Główny — pierwsze dwa Ciała działają na mocy Statutu L. O. P P. tylko w pewnych okresach czasu (Ogólne Zgromadzenie — 2 razy, a Rada Główna — 4 razy na rok), to Zarząd Główny, jako organ wykonawczy, stale urzędujący i posiadający własne biuro, jest Ciałem decydującym we wszelkich sprawach i przejawach, wynikających z życia codziennego Instytucji, tak z zakresu jej prac programowych, jak i z jej poczynań organizacyjnych: administracji i t. p.

Okres pierwszy pod przewodnictwem Prezesa Zarządu Głównego ś. p. Zygmunta Jastrzębskiego i Stanisława Osieckiego b. marszałka Sejmu, był okresem prac przygotowawczych do ujęcia w ramy organizacyjne powstałych już placówek.

Niemożna nie zaznaczyć, że właśnie brak sił fachowych w tym czasie przyczynił się do tego, że prowadzone wówczas nieudolnie imprezy wydawnicze sprawiły wówczas Lidze O. P. P. dużo kłopotów i kwestje ztąd wynikłe znalazły swój wyraz na Ogólnem Zgromadzeniu L. O P. P. w maju 1926 roku.

Nie mniej jednak przyznać trzeba powołując się na cyfry pierwszego sprawozdania, że w okresie tym Liga O. P. P. utrwaliła już podwaliny swego bytu.

W okresie drugim, w latach 1926 — 1928, pod przewodnictwem p. Prof Antoniego Ponikowskiego, wszczęte zostały przez Zarząd Główny właściwe kroki, mające na celu ujęcie organizacji L. O. P. P. w odpowiednie ramy. Pierwsza ankieta, która miała także ściśle ujawnić ilość i rodzaj Kół L. O. P. P., nie dała zupełnego rezultatu, dała jednak w wyniku dużo materjału, na podstawie którego można było wyciągnąć wnioski, jak należy ożywić działalność placówek, i wyświetliła że na terenach Komitetów Powiatowych można jeszcze dużo zdziałać i wielokrotnie powiększyć liczby ich członków.

W 1928 roku, jak zaznaczono poprzednio, Zarząd Główny przeprowadził szereg prac wynikających z połączenia L. O. P. P. i T. O. P. i, zgodnie z zapowiedzią, złożył instancjom wyższym sprawozdanie z działalności obydwu połączonych stowarzyszeń.

W okresie trzecim — od czerwca 1928 do czerwca 1931 r., pod przewodnictwem p. inż. Juljana Eberharta, b. vice-ministra, prowadzone były prace w kierunku dalszego usprawnienia ogranizacji. Zaprowadzono w całej L.O.P.P. jednolity system rachunkowy, ułatwiający zestawianie w jedną całość wyników działalności budżetowej wszystkich Komitetów Wojewódzkich łącznie z ich placówkami,



B. Prezes J. Eberhardt.

opracowano szematy preliminarzy budżetowych dla Komitetów Wojewódzkich, zamieszczając przy nich wskazówki i wyjaśnienia jak preliminować, aby można było bez trudu zestawić ogólny budżet całej L.O.P.P., ułożono nowe wzory sprawozdań rzeczowych, bilansów miesięcznych, oraz opracowano nowe wzory sprawozdań dla Komitetów Powiatowych i Kół. Także, celem kontroli wyników działalności Komitetów Wojewódzkich, zlecono, aby sprawozdania roczne, przy zestawianiu wydatków poszczególnych placówek, mogły być podane odnośne kwoty preliminarzy rocznych, zatwierdzonych przez Zarząd Główny, co miało na celu ocenę gospodarki poszczególnych Komitetów.

Tak Zarząd Główny, jak i Komitety Wojewódzkie opracowały szereg wniosków, które zostały na Zjeździe przedyskutowane i ujęte w konkretną formę. Sprawozdanie z obrad Zjazdu zostało przesłane wszystkim Komitetom, co w następstwie przyczyniło się do usprawnienia inkasa składek.

W maju 1931 roku ukonstytuował się nowy skład Władz Centralnych Ligi — Rady Głównej, Zarządu Głównego i Głównej Komisji Rewizyjnej.

Przewodnictwo w pracach Zarządu Głównego objął p. Dr. Zenon Martynowicz.

Ze względu na pogłębiający się w ostatnim okresie 10-lecia kryzys powstały duże trudności przy utrzymaniu organizacji L. O. P. P. na należytym poziomie. Wobec gorszych warunków materjalnych, redukcyj i t. p. różne ugrupowania urzędnicze zaczęły przeprowadzać uchwały o niepłaceniu składek, a niektóre z nich występowały do LOPP. z wnioskami o uiszczanie, zamiast stałych opłat członkowskich, pewnego ryczałtu rocznego; także niektóre grupy członków rzeczywistych przechodziły do kategorji członków popierających. Wobec tego, że fakty te, stwierdzone na terenach wielu Komitetów Wojewódzkich, mogły w rezultacie spowodować utratę przez L.O.P. P. dużej ilości członków, a tem samem i jej wpływów, licząc się z tem Zarząd Główny rozpoczął energiczną akcję, mającą na celu w pierwszym rzędzie złagodzenie jej następstw, a następnie zwrócił się z propagandą idei L. O. P. P. do tych warstw społeczeństwa, które dotąd mniej były wyzyskane dla celów L. O. P. P.

W tymże czasie uzyskane zostały w niektórych Ministerstwach pewne dla L. O. P. P. ulgi, jak: w Ministerstwie Poczt i Telegrafów w pewnej kategorji opłat pocztowych i świadczeń przy budowie lotnisk, oraz w Ministerstwie Skarbu — zwolnienie od podatku spadkowego od darowizn.

W związku z rozszerzeniem programu prac Ligi O. P. P. zabiegał Zarząd Główny u czynników miarodajnych o zrealizowanie rozmaitych projektów finansowych, mogących przyczynić się do powiększenia funduszów na prace programowe. Poczynione zabiegi dają nadzieję urzeczywistnienia niektórych z wyłonionych projektów. Łącznie z temi sprawami przedstawił Zarząd Główny czynnikom memorjał w sprawie prac i polityki Ligi, w którym szeroko ujęte zostały najbliższe zadania L. O. P. P.

W związku z koniecznością rozszerzenia ram dotychczasowego Statutu i przystosowania go do obecnych warunków, wynikłych także i z rozszerzenia programu prac L.O.P.P., wyłoniona została specjalna Komisja Statutowa, która zajęła się rewizją poszczególnych paragrafów i artykułów Statutu, oraz zapoznała się z różnorodnymi dezyderatami co do zmian proponowanych przez Komitety Wojewódzkie, oraz przez niektóre ugrupowania członków L. O. P. P. Wnioski Komisji wniesione zostaną przez Zarząd Główny na Ogólne Zgromadzenie L. O. P. P. w maju 1933 roku.

W myśl uchwał Rady Głównej o nawiązaniu z placówkami L.O.P.P. stałego kontaktu, oraz o stosowaniu z ramienia Zarządu Głównego stałej kontroli, przeprowadzono w ostatnim okresie szereg lustracyj w Komitetach Wojewódzkich, także za ich zgodą i w niektórych Komitetach Powiatowych.

W listopadzie 1932 r. zwołany został przez Zarząd Główny pierwszy Zjazd Referentów Budżetowych Komitetów Wojewódzkich, na którym ustalono sumy globalne preliminarzy budżetowych poszczególnych Komitetów Wojewódzkich na 1933 rok, wysokość kwot na zlecone im prace programowe, oraz sum należnych statutowo Zarządowi Głównemu.

Jeżeli jednak w tak niesprzyjających warunkach utrzymany został w ciągu ostatnich lat nietylko stan posiadania, lecz

nastąpił wzrost członków i funduszów, pozwala to w zupełności mniemać, że jak tylko nastąpi zmiana na lepsze w warukach gospodarczych kraju, — wszystkie warstwy ludności—w miastach, miasteczkach, osadach i na wsi, które jeszcze nie należą do L.O.P.P., powiększą liczebnie skład istniejących już w liczbie przeszło 12,000 Kół LO.P.P. lub stworzą Koła nowe.

Wówczas L.O.P.P. będzie mogła w zupełności wykonać swe zamierzenia w dziedzinie prac programowych — lotnictwa, obrony przeciwgazowej i przeciwlotniczej, organizując ludność cywilną na wypadek wojny, a tem samem przyczynić się do obrony Rzeczypospolitej

Zarząd Główny w ciągu 10 lat odbył 252 posiedzenia plenarne, na których porządek dzienny obejmował nieraz od 15 do 20 punktów. Prezydjnm Zarządu Gł. zebrało się w tym okresie 239 razy— razem 491 razy. Wydziały Lotniczy i O. P. L. G., stworzne w 1928 roku zbierały się: Lotniczy 000 razy i OPLG. 000 razy. Oprócz tego odbywały się b. liczne zebrania Komisyj i Podkomisyj do poszczególnych spraw i przedstawiciele Zarządu Głównego brali często udział w konferencjach na zaproszenie Instytucyj Rządowych. W posiedzeniach Zarządu Głównego niejednokrotnie uczestniczyły osoby z pośród Prezydjum Rady Głównej, oraz przedstawiciele Komitetów Wojewódzkich.

Zarząd Główny przytem składa Radzie Głównej i Ogólnym Zgromadzeniom szczegółowe sprawozdania, opracowane na zasadzie swej działalności, łącznie ze wszystkiemi Komitetami Wojewódzkimi.

Poniżej podajemy skład czynnych obecnie statutowo władz Ligi—Rady Głównej, Zarządu Głównego i Gł. Komisji Rewizyjnej, któro dokonały szregu prac, związanych z organizacją x-lecia L. O. P. P.

RADA GŁÓWNA:

Prezes: V.-Minister Władysław Korsak. V.-Prezesi: Prof. Maksymiljan Huber, Gen. dr. Stanisław Rouppert. Sekretarz: Rejent Franciszek Falkiewicz. Członkowie: Płk. Janusz de Beaurian, V.-Minister Witold Czapski, Prof. Franciszek Czubalski, Inż. Juljan Eberhart, Gen. Janusz Gąsiorowski, Gen. dr. Roman Górecki, Dr. Henryk Gruber, Dyr. Aleksander Hauke - Nowak, Płk. Janusz Jagrym - Maleszewski, Płk. dypl. Władysław Kiliński, Gen. Tadeusz Piskor, Inż. Jan Pohoski, Płk. Władysław Rusin, Senator Rafał Szereszowski, Płk. Zygm. Woynicz - Sianożęcki, Płk. Aleksandra Zagórska, Prof. Józef Zawadzki.

ZARZĄD GŁÓWNY.

Prezes: Inż. pułk. Kazimierz Moniuszko, Wiceprezesi: nacz. Mieczysław Myśliński, płk. inż. Czesław Szyndler, mjr. Chrystjan Mieczysław Kretowicz, Sekretarz Doc Dr. Gustaw Załęcki, skarbnik nacz. Adam Nowodworski. Członkowie: inż. Józef Alichniewicz, insp. Szymon Jaroszewski, radca Stanisław Kalicki, mjr. Włodzimierz Sekunda, dyr. Stanisław Krasuski, mjr. dypl. Felicjan Sterba.

Należy poświęcić kilka słów rozwojowi biura Zarządu Głównego w okresie 10-lecia.

Do maja 1926 roku dyrektorem biura był Redaktor p. Tadeusz Gorczyński, następnie czynności dyrektora pełnił czasowo p. Relidzyński, literat.

Od lipca 1926 r. do lipca 1931 roku dyrekcja biura i kierownictwo działu ogólnego objął p. Władysław Baliński.

W tym czasie organizacja L. O. P. P. okrzepła, nastąpiło usprawnienie działalności aparatu administracyjnego całe, L. O. P. P., poprowadzonej w ten sam sposób, jak w wielkich przedsiębiorstwach handlowych — w myśl zasad naukowej organizacji pracy.



B. Dyr. Władysław Baliński.

W czerwcu 1931 roku, w związku z reorganizacją biura, powołano na dyrektora p. Redaktora Zenona Wyrzykowskiego.

W ostatnich dwuch latach biuro Zarządu Głównego uległo dalszemu rozwojowi, a prace jego podzielono na nowe działy: Inspektorat Lotnictwa, Inspektorat Obrony Przeciwlotniczo - Gazowej, Dział Organizacyjno - Lustracyjny, Dział Propagandowy i Ośrodków Propagandy, Dział Handlowy, Dział Rachuby, Dział Sekretarjatu, Dział Komitetu Ścisłego Kół Pań, Dział Redakcji Lotu Polskiego.

O rozwoju prac biura Zarządu Głównego świadczy także wzrastająca z roku na rok ilość korespondencji:

Rok	Otrzamano listów:	Wysłano listów:
1923—25	5.000	6.000
1926	5.200	13.896
1927	9.985	13.145
1928	9.227	14.866
1929	10.850	17.975
1930	11.552	12.658
1931	12.730	16.450
1932	17.538	19.893

Celem dania możności każdemu obywatelowi należenia do Ligi, Statut przewiduje podział członków na: honorowych, rzeczywistych, dożywotnich i popierających.

Członkowie rzeczywiści opłacają 50 groszy składki miesięcznej, dożywotni — jednorazowo Zł. 150.—, a papierający płacą 10 groszy miesięcznie. Członkami popierającymi mogą być: młodzież szkół powszechnych, średnich, wyższych i zawodowych, oraz osoby, których zarobek nie przekracza Zł. 3.

Członkami honorowymi są osoby, którym tytuł ten przyzna Ogólne Zgromadzenie Ligi na wniosek Rady Głównej za szczególne zasługi w dziedzinie lotnictwa, lub obrony przeciwgazowej, albo za wybitne przyczynienie się do rozwoju Stowarzyszenia.

W okresie 10-lecia Liga O. P. P. przyznała tytuł członka honorowego tylko trzem obywatelom Rzeczypospolitej.

Rada Główna na posiedzeniu swem w dniu 25.V 1928 r., stosownie do porządku dziennego o nominacji członków honorowych, zaproponowała wybrać.

Pana Prezydenta Rzeczypspolitej Ignacego Mościckiego, Protektora Ligi, znakomitego uczonego za Jego wielkie zasługi w dziedzinie obrony przeciwgazowej, oraz Pana Marszałka Józefa Piłsudskiego, jako twórcę sił zbrojnych Rzeczypospolitej, a więc obrony kraju, których składową część stanowią lotnictwo i środki obrony chemicznej, oraz jako trzeciego członka honorowego Ligi — Pana Stefana Drzewieckiego.

Wniosek ten przyjęło Ogólne Zgromadzenie L.O.P.P. w tymże dniu jednomyślnie przez aklamację przy hucznych oklaskach.

Spoglądając w przeszłość 10-ciu lat możemy na zasadzie podanych cyfr i faktów stwierdzić, że Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej jest obecnie jedną z największych Instytucyj społecznych w kraju. Jest to wielką zasługą naszego społeczeństwa, które doceniło znaczenie prac Ligi, oraz — tych licznych jej działaczy, którzy z zapałem, nieraz w bardzo ciężkich warunkach, poświęcili się dla jej dobra.

SPIS WŁADZ
statutowych Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej od czasu powstania do chwili obecnej

RADA GŁÓWNA

1923 — 1925.

Pp. S. Osiecki, b. Vice Marszałek Sejmu L. Supiński, b. Premjer A. Ponikowski, v. minister W. Czapski, prezes St. Grodzki, prof. I. Radziszewski, B. Herse, senator B. Limanowski, inż. P. Drzewiecki, dyr. W. Ostrowski, dyr. H. Linde, dyr. H Barylski, senator M. Kiniorski, adw E. Waydel, bar. Kronenberg, posł. Puzynianka, **Prezydent** miasta I. Baliński posł. Budzyńska - Tylicka, A. hr. Zamoyski, gen. W. Sikorski, W. Kiślański, gen. K. Sosnkowski, b. minister S. Śliwiński, K. Ilski, Prezydent miasta inż. W. Jabłoński, Lipczyński — prez. cechów, senator Popowski, senator J. Zaglenicziny i senator J. Zdanowski.

1926.

pp. inż. S. Rybicki, prezydent C. Ratajski, płk. Wolszleger, v. woj. Z. Skrzyński,, **St. Łaguna, dr. T. Butkiewicz,** inż.

Kryński, v. prezes P. Król, v. min. W. Czapski, senator M. Kiniorski, poseł C. Mączyński, b. min. S. Śliwiński, płk. J. Zagleniczny, gen. Sławoj - Składkowski, woj. Z. Beczkowicz, v. prez. C. Brzeziński, prezes Sądu W. Seyda, v. marszałek Sejmu L. Supiński, min. S. Car. prof. K. Beaurain, woj. W. Sołtan, senator J. Za-Taylor, red. Z. Dębicki.

1928.

pp. prof. L. Marchlewski, gen. E. de Henning Michaelis, dr. K. Vacquert, inż. K. Taylor, inż. W. Bieniecki, v. min. W. Czapski, płk. J. Gąsiorowski, gen. R. Górecki, inż. M. Jarniński, archit. F. Lilpop, sędz. I. Makowski, dr. A. Mogilnicki, prof. S. Płużański, prezes W. Seyda, red. A. Skwarczyński, woj. W. Sołtan, senator R. Szereszowski, mjr. S. Sznuk, senator J. Zagleniczny, prof. J. Zawadzki i dyr. Z. Zakrzewski.

1929.

pp. Senator inż. J. Zagleniczny, gen. E. de Henning Michaelis, dr. K. Vacqueret, prof. K. Taylor, inż. W.Bieniecki, inż. W. Czapski, płk. J. Gąsiorowski, gen. R. Górecki, inż. M. Jarniński, prof. L. Marchlewski, dr. A. Mogilnicki, gen. T. Piskor, inż. S. Płużański, gen. S. Rouppert, prez. W. Seyda, red. A. Skwarczyński, woj. W. Sołtan, senator R. Szereszowski, mjr. S. Sznuk, prof. J. Zawadzki i dyr. Z. Zakrzewski.

1930.

pp. Senator inż. J. Zagleniczny, dr. K. Vacqueret, prof. K. Taylor, inż. J. Berkiewicz, inż. W. Bieniecki, v. min. W. Czapski, gen. R. Górecki, inż. M. Jarniński, gen. S. Kwaśniewski, dr. A. Mogilnicki, gen. T. Piskor, inż. S. Płużański, gen. S. Rouppert, prezes S. N. W. Seyda, woj. W. Sołtan, senator R. Szereszowski, mjr. S. Sznuk, dr. prof. J. Zawadzki, dyr. Z. Zakrzewski.

1931.

pp. V. Min. W. Korsak, prof. M. Huber, gen. dr. St. Rouppert, radca St. Kalicki, płk. J. de Beaurain, inż. E. Berger, v. min. W. Czapski, prof. F. Czubalski, inż. J. Eberhardt, gen. dr. R. Górecki, dr. płk. J. Jagrym - Maleszewski, płk. dypl. Henryk Gruber, dyr. A. Hauke - Nowak, W. Kiliński, gen. S. Kwaśniewski, gen. T. Piskor, inż. J. Pohoski, płk. Z. Woynicz - Sianożęcki, płk. A. Zagórska, prof. J. Zawadzki.

ZARZĄD GŁÓWNY

1923 — 1924.

Pp. b. minister Z. Jastrzębski, inż. T. Jasionowski — b. minister, inż. J. Zadora - Szwejcer, T. Garczyński, redaktor, ppłk. J. Grzędziński, St. Scholtze, inż. W. Mazurkiewicz, sen. W. Januszewski, inż. W. Zrzednicki, dyr. K. Vacqueret.

1925.

pp. Marszałek S. Osiecki, b. premjer A. Ponikowski, senator W. Januszewski, ppłk. J. Grzędziński, dr. K. Vacqueret, dyr. W. Ostrowski, poseł C. Mączyński, prof. C. Witoszyński, dyr. B. Barylski, mjr. M. Pietraszek, pos. J. Marweg, i mjr. S. Sznuk.

1927.

pp. K. Czerwiński, J. Dmochowski, B. Gepner, A. Gintowt, A. Pawlikowski, J. Radziszewski, S. Sznuk i S. Zakrzewski.

1926.

pp. dr. A. Gawlik, mag. W. Jaworski, Falkiewicz, mjr. S.Sznuk, ppłk. Z. Zych - koff.

pp. b. premjer A. Ponikowski, sędzia F. Płodowski, gen. W. Horodyński, prof. C. Witoszyński, płk. A. Wańkowicz, inż. prof. G. Mokrzycki, dr. Z. Martynowicz, mjr. W. Makowski, Nacz. S. Floryanowicz i kpt. B. Jałowieckki.

1927.

pp. b. premjer A. Ponikowski, dr. Z. Martynowicz, płk. dypl. L. Rayski, dr. K. Vacqueret, prof. J. Moldenhawer, inż. E. Berger, płk. J. Gąsiorowski, inż. J. Kloczkowski, dyr. F. Merunowicz, inż. G. Mokrzycki, gen. E. de Henning Michaelis, inż. S. Rudziński, prof. S. Płużański, płk. prof. Z. Woynicz - Sianożęcki, prof. W. Świętosławski, prof. Czesław Witoszyński, dr. płk. B. Zakliński.

1928.

pp. inż. J. Eberhardt, dr. Z. Martynowicz, płk. dypl. L. Rayski, inż. S. Rudziński, kpt. J. Misiński, prof. C. Wiotszyński. inż. Z. Arnd, inż. E. Berger, rejent Fr. Falkiewicz, prof. M. Huber, ppłk. K. Moniuszko, prof. G. Mokrzycki, b. premjer A. Ponikowski, dyr. St. de Rosenwerth, płk. dr. B. Zakliński.

1929.

pp. inż. J. Eberhardt, dr. Z. Martynowicz, płk. dypl. L. Rayski, inż. St. Rudziński, inż. Z. Arnd, prof. M. Huber, inż. T. Baniewicz, inż. E. Berger, rej. F. Falkiewicz, ppłk. dypl. W. Jasiński, prof. G. Mokrzycki, płk. K. Moniuszko, dyr. St. de Rosenwerth, prof. C. Witoszyński, i dr. płk. B. Zakliński.

1930.

pp. inż. J. Eberhardt, dr. Z. Martynowicz, inż. S. Rudziński, prof. C. Witoszyński, inż. Z. Arnd, prof. M. Huber, inż. T. Baniewicz, inż. E. Berger, Rejent F. Falkiewicz, ppłk. dypl. W. Jasiński, inż. S. Kalicki, płk. K. Moniuszko, inż. W. Szaniawski, płk. L. Rayski, dr. płk. B. Zakliński.

1931.

pp. dr. Z. Martynowicz, inż. C. Filipowicz, płk. K. Moniuszko, poseł W. Starzak, nacz. M. Myśliński, nacz. A. Nowodworski, insp. S. Jaroszewski, płk. dypl. W. Jasiński, mjr. M. Kretowicz, radca F. Małek, płk. dypl. L. Rayski, mjr. W. Sekunda, v. min. S. Starzyński, d.r płk. B. Zakliński.

GŁÓWNA KOMISJA REWIZYJNA

1923 — 1924.

pp. dyr. W. Gepner, radca F. Garczyński, b. min. S. Przanowski, dyr. Z. Zieliński, i nacz. S. Zakrzewski.

1925.

pp. dyr. B. Korwin - Szymanowski, dyr. A. Gintowt, K. Fudakowski, dyr. A. Rząd, i dyr. G. Gepner.

1926.

pp. B. Gepner, F. Godlewski, I. Radziszewski, K. Czerwiński i J. Przybyszewski.

1928.

pp. dyr. B. Gepner, dyr. A. Pawlikowski. inż. Z. Przybyszewski, dyr. T. Sułowski, prof. I. Radziszewski.

1929.

pp. dyr. B. Gepner, dyr. A. Pawlikowski, inż. Z. Przybyszewski, prof. I. Radziszewski, mag. W. Jaworski i płk. A. Wańkowicz.

1930.

pp. mag. W. Jaworski, dyr. A. Pawlikowski,, inż. Z. Przybyszewski, prof. I. Radziszewski i płk. A. Wańkowicz.

1931.

pp. dr. A. Gawlikowski, nacz. A. Leśniewski, dyr. J. Karwowski, mag. W. Jaworski i nacz. J. Jedliński.

1932.

pp. dr. A. Gawlikowski, mag. W. Jaworski, nacz. J. Jedliński, dyr. B. Nakonieczn-ikoff.

SPRAWOZDANIE FINANSOWE
za okres X-lecia

Sprawozdanie niniejsze opracowane zostało na zasadzie danych buchalteryjnych, obejmujących wpływy i wydatki statutowej działalności: a) Komitetów Wojewódzkich L.O.P.P. łącznie z podległymi im placówkami, b) Zarządu Głównego L.O.P.P., c) Ścisłego Komitetu Pań L.O.P.P., oraz d) Towarzystwa Obrony Przeciwgazowej.

Wykazane przez Komitety Wojewódzkie L. O. P. P. za okres X-lecia wpływy są wynikami brutto — za wyjątkiem danych w pozycjach „Tygodnia" i „Imprez", które wykazują tylko osiągnięty dochód.

Wykazywanie w bilansach rocznych L. O.P.P. w tych dwuch pozycjach zamiast obrotów wpływów i wydatków tylko czystego dochodu jest właściwe ze względu na ich charakter propagandowy, co powoduje, że wydatki z tytułu „Tygodnia" wynoszą przeciętnie w placówkach L.O.P.P. od 35 do 55% wpływów brutto. Na wydatki te składają się: pokazy lotnicze z udziałem samolotów, pokazy obrony przeciwgazowej, koszty ulotek, materjałów „Tygodnia", rozdawnictwa bezpłatnego wydawnictw i broszur, wyświetlenia filmów, przezroczy i t. p. Wydatki z tytułu „Imprez" urządzania balów, przedstawień teatralnych i t. p. wynoszą przeciętnie 60 — 70% wpływów brutto.

Dlatego też celem wykazania społeczeństwu osiągniętej przez L.O.P.P. sumy globalnej wpływów brutto, sporządzone zostało dodatkowe zestawienie cyfrowe, którego wykazaną różnicą powiększona została suma globalna wpływów, osiągniętych przez Komitety Wojewódzkie.

Także należało choć w przybliżeniu przeszacować te nieruchomości L.O.P.P. — jak lotniska, lądowiska i inne objekty, które zostały przez L.O.P.P. nabyte za połowę lub ćwierć ich faktycznej wartości od tych obywateli, którzy dokonywując sprzedaży po cenie minimalnej, bądź ofiarując zupełnie bezpłatnie materjały budowlane, składali przeto świadczenia na rzecz L.O.P.P.

Ponieważ nieruchomości figurują w księgowości po cenie kupna, przeto należało przeszacować je poza księgowością podług cen wartości, a wykazaną różnicę dopisać do sumy globalnej wpływów.

Poniżej podajemy następujące wykazy wpływów i wydatków: 1) Komitetów Wojewódzkich L.O.P.P., 2) Zarządu Głównego L.O.P.P. (wpływy bezpośrednie), 3) Ścisłego Komitetu Pań L.O.P.P., 4) Towarzystwa Obrony Przeciwgazowej, oraz 5) Zestawienie ogólne wpływów, z uwzględnieniem sumy wynikłej z przeszacowania nieruchomości

KOMITETY WOJEWÓDZKIE L. O. P. P.

ZESTAWIENIE WPŁYWÓW

ZA OKRES X-LECIA

Komitety Wojew.	Składki i wpisowe	Tydzień L. O. P. P. (netto)	Ofiary	Subwencje	Imprezy (netto)	Odsetki	Inne wpływy	Przedsiębiorstwa dochodowe	Razem
Białostocki	355 861 15	214 668 46	45 678 51	117 208 63	42 903 12	11 431 45	79 228 03	14 262 22	881 241 57
Kielecki	764 626 94	278 334 04	53 080 27	307 560 45	101 354 69	63 613 08	137 204 77	—	1 705 774 24
Krakowski Woj.	283 782 91	113 517 03	100 624 43	6 429 11	11 650 99	36 667 80	127 521 97	—	680 194 24
Krakowski Kol.	474 329 60	—	3 232 30	2 000 —	—	—	15 004 19	—	494 566 09
Lubelski	327 933 47	214 298 36	157 122 51	30 043 19	61 966 43	—	40 771 19	—	832 135 15
Lwowski	1 342 344 73	100 124 48	105 933 75	—	104 769 36	19 665 83	29 576 44	—	1 702 414 59
Łódzki	402 829 42	354 064 27	201 173 80	66 021 13	—	51 405 59	16 837 82	—	1 092 332 03
Nowogródzki	153 713 18	260 103 45	21 616 57	21 584 31	15 641 18	3 845 11	28 581 35	8 879 63	513 964 78
Poleski	156 173 12	44 574 93	2 795 50	30 546 55	4 820 41	3 219 51	15 034 70	—	257 164 52
Pomorski	453 590 32	135 282 46	47 539 50	65 849 83	102 053 84	19 819 18	26 663 40	—	850 798 53
Poznański Miejsk.	266 674 22	56 356 55	15 745 25	17 934 04	43 884 83	—	36 803 40	—	437 398 29
Poznański Woj.	1 346 664 65	370 688 23	22 948 82	1 189 577 90	4 399 98	6 790 66	95 141 03	2 587 96	3 038 799 23
Śląski	1 173 875 52	186 335 35	563 440 04	1 100 510 —	150 650 88	96 974 40	36 563 85	—	3 308 350 04
Stanisławowski	415 937 74	103 590 10	—	7 664 08	12 263 80	10 267 96	54 646 28	1 570 —	605 939 96
Tarnopolski	238 382 70	68 484 90	51 808 40	110 715 25	5 809 76	38 718 02	60 421 54	—	574 340 57
Warszawski Stoł.	2 311 143 96	316 327 99	479 558 92	—	109 238 16	37 234 26	470 773 57	—	3 724 276 86
Warszawski Woj.	415 918 64	235 124 24	203 535 67	193 366 78	156 267 98	—	113 803 66	—	1 318 016 97
Warszawski Kol.	1 093 817 06	103 144 14	10 445 07	—	10 121 87	2 716 33	23 568 62	—	1 243 813 09
Wileński Woj.	493 010 10	356 882 60	32 367 52	68 756 85	43 595 02	893 64	—	—	995 505 73
Wileński Kol.	174 135 83	9 597 26	536 25	—	—	1 297 18	—	—	185 566 52
Wołyński	419 309 44	168 182 68	166 575 83	102 083 74	68 159 91	7 502 57	23 652 68	53 382 18	1 008 849 03
Zagłębia Dąbr.	191 938 10	71 936 36	14 206 16	1 525 —	11 551 95	3 274 49	27 360 17	—	321 792 23
	13 255 992 80	3 761 617 88	2 299 964 87	3 439 376 84	1 061 104 16	415 337 06	1 459 158 66	80 681 99	25 773 234 26

KOMITETY WOJEWÓDZKIE L. O. P. P.

ZESTAWIENIE WYDATKÓW

ZA OKRES X-LECIA

Komitet Wojew.	Lotnictwo	O. P. L. G.	Prace lokalne Komitetu Powiat.	Organizacja placówek i ich ruchomości.	Propaganda Modelarstwo	Administracja	Inne wydatki	Zarząd Główny L. O. P. P.	Gotówka w K. W. i K. K.	Razem
Białostocki	119 216 41	169 810 31	84 124 39	24 540 52	49 820 96	66 427 43	29 991 92	323 851 97	12 457 66	881 241 57
Kielecki	552 363 59	162 318 91	97 787 85	39 218 01	104 299 27	72 809 22	66 908 98	480 390 03	129 678 38	1 705 774 24
Krakowski Woj.	139 506 95	84 846 94		3 019 47	70 358 12	69 799 57	867 78	164 101 89	147 693 52	680 194 24
Krakowski Kol.	152 471 —	20 143 31		11 550 —	24 076 89	4 128 30	33 878 75	183 750 —	64 567 84	494 566 09
Lubelski	181 088 86	93 215 47	114 922 —	48 651 89	122 709 82	82 872 13		176 840 60	11 834 38	832 135 15
Lwowski	612 296 76	108 787 58	222 054 —	43 873 34	95 433 72	160 493 06	192 261 59	250 450 54	16 764 —	1 702 414 59
Łódzki	329 983 51	153 203 36	36 239 73	7 938 —	60 234 49	147 913 37	27 579 48	235 903 45	93 336 64	1 092 332 03
Nowogródzki	109 263 71	31 470 83	50 010 96	31 619 65	53 452 96	51 048 11	12 816 46	160 773 94	13 508 16	513 964 78
Poleski		27 334 04	26 133 44	29 633 41	12 679 42	37 666 61		89 836 72	33 880 88	257 164 52
Pomorski	156 652 22	226 232 94	48 747 40	50 376 94	81 623 67	98 406 74		102 161 02	86 597 60	850 798 53
Poznański Miejsk.	45 898 18	23 869 48		9 882 50	82 346 12	41 348 29	61 964 06	172 089 66		437 398 29
Poznański Woj.	1 229 371 38	211 080 62	210 927 63	64 821 81	207 312 —	175 382 15	179 509 12	597 846 43	162 548 09	3 038 799 23
Śląski	1 729 390 61	120 756 29	148 880 06	109 808 32	20 196 13	186 592 66		675 504 96	317 221 01	3 308 350 04
Stanisławowski	7 253 72	41 948 42	37 804 47	9 561 21	22 525 18	48 128 77		284 309 82	154 408 37	605 939 96
Tarnopolski	64 728 37	88 176 63	55 347 13	5 362 52	14 902 75	32 795 22	9 042 14	170 916 01	133 069 80	574 340 57
Warszawski Stoł.	1 384 060 61	851 837 73		208 631 33	155 170 97	412 958 26	35 560 48	653 027 76	23 029 72	3 724 276 86
Warszawski Woj.	432 563 07	160 778 77	97 350 05	69 777 04	201 504 23	89 990 —	19 215 12	211 316 —	35 522 69	1 318 016 97
Warszawski Kol.	270 782 06	198 722 47		9 913 63	52 862 99	34 233 97	15 211 30	652 413 07	9 673 60	1 243 813 09
Wileński Woj.	177 707 24	68 105 62	74 916 47	27 991 61	102 092 41	136 801 14		397 023 97	10 867 27	995 505 73
Wileński Kol.	40 016 10	8 111 84		2 869 15	6 719 76	18 225 09	846 45	87 942 77	20 835 36	185 566 52
Wołyński	375 003 94	89 426 49	186 721 82	14 541 50	55 333 80	92 999 —	25 510 45	139 424 98	29 887 05	1 008 849 03
Zagłębia Dąbr.	76 452 15	27 214 72		11 074 50	23 167 54	25 418 89	23 756 37	134 708 06		321 792 23
	[8 186 070 44	2 967 392 77	1 491 967 40	835 656 35	1 618 823 20	2 080 437 98	734 920 45	6 344 583 65	1 507 382 02	25 773 234 26

ŚCISŁY KOMITET PAŃ L. O. P. P.

OD 1/I 1930 r. DO 31/XII 1932 r.

WPŁYWY:		WYDATKI:	
Składy członkowskie	25 715 33	Administracja i organizacja	9 929 06
Ofiary i subwencje	113 897 84	Propaganda i Wydawn.	6 603 21
Imprezy i inne	26 813 58	Kursy	116.—
		Przekazano Komitetowi Budowy Cywilnej Szkoły Obrony Przeciwgazowej	29 475 —
			46 123 27
		Gotowizna na dz. 31/XII.33 . . .	120 303 48
Ogółem . . .	166 426 75	Ogółem . . .	166 426 75

TOWARZYSTWO OBRONY PRZECIWGAZOWEJ.

ZESTAWIENIE

wpływów i wydatków za czas: od 1/I 1923 r. do dn. 5/II 1928 r. t. j. do czasu połączenia się z Ligą Obrony Powietrznej Państwa.

WPŁYWY:	
Składki członkowskie i subsydja	963 315 89
Ofiary i Nalepki	230 488 92
Wydawnictwa	40 649 28
Inne wpływy	63 171 12
	1 297 625 21

WYDATKI:		
Budowa Chemicznego Instytutu Gazowego		751 138 23
Subwencje		5 900 58
Ruchomości		13 840 56
Propaganda		67 815 60
Administracja i organ.		72 202 81
Wydatki Oddz. Prowinj.		59 111 13
Inne		36 967 12
Razem		1 006 976 03
Likwidacja T. O. P.		
Przekazano Kom. Stoł. L. O. P. P. gotowizną i papier. %% . . .	222 697 36	
Zarz. Gł. L. O. P. P. gotow. i należnościami	28 353 41	
Kom. Wojew. L.O.P.P. gotowizną	39 598 41	290 649 18
		1 297 625 12

Zarząd Główny L. O. P. P.
Wpływy bezpośrednie od 1923 r. do 31.XII-33 2 086 986 96

ZESTAWIENIE OGÓLNE WPŁYWÓW.

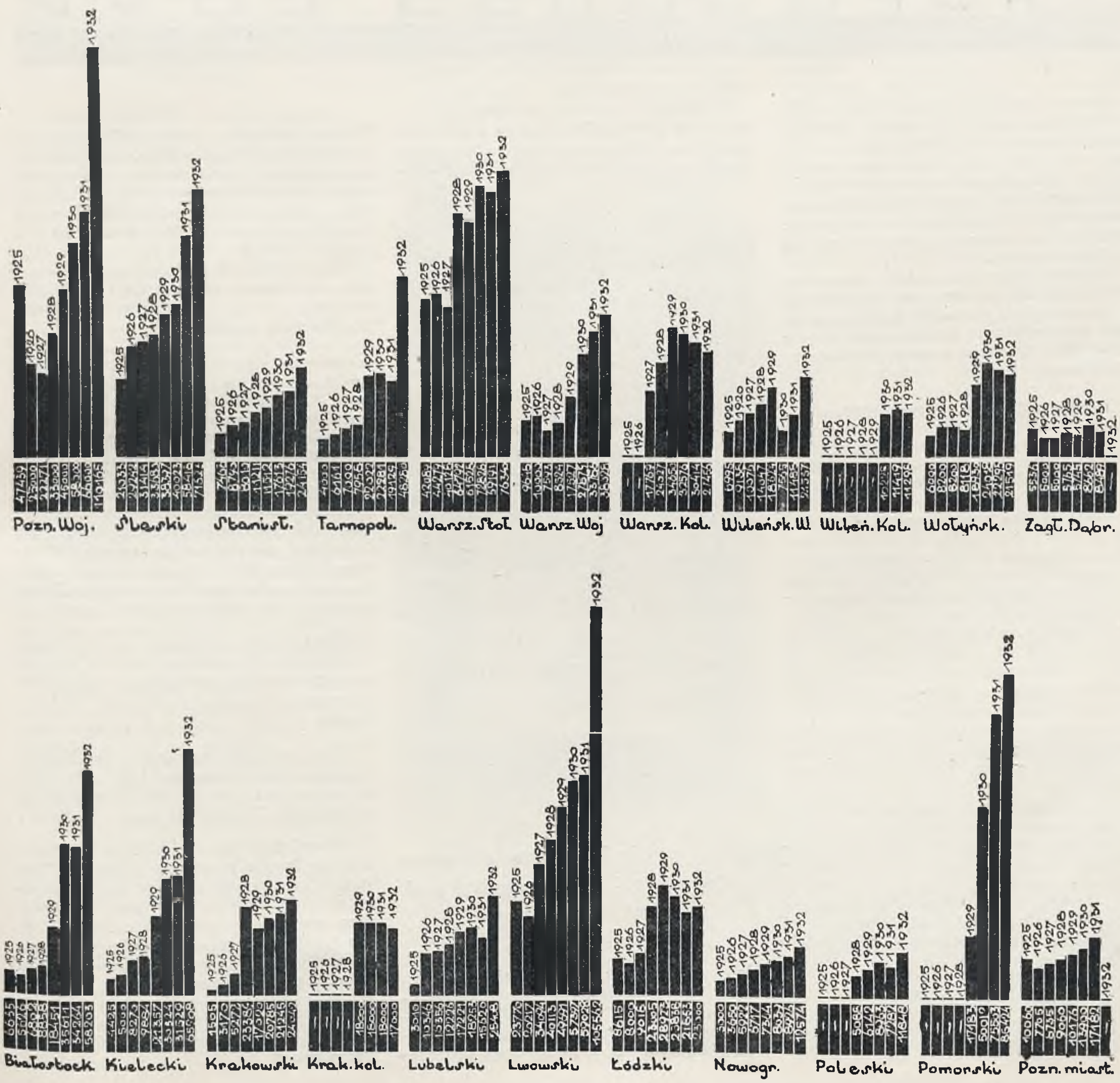
1) Komitety Wojewódzkiego L. O. P. P. p/g. wykazu		25 773 234 26	
„ „ różnica pomiędzy netto a brutto w pozycjach: „Tydzień“ . . .	1 682 929 10		
„ „Imprez“ . . .	1 928 302 91	3 611 232 01	29 394 466 27
2) Wpływy bezpośrednie Zarządu Głównego L. O. P. P.			2 086 986 96
3) Ścisły Komitet Pań L. O. P. P.			166 426 75
4) Towarzystwo Obrony Przeciwgazowej			1 297 625 21
5) Przeszacowanie Nieruchomości			875 200 —
Ogólne wpływy . .			**33 810 703 19**

ZARZĄD GŁÓWNY L. O. P. P.

WPŁYWY:	
Wpływy bezpośrednie	2 086 986 96
„ od Komitetów Wojewódzkich	6 344 583 65
Ogółem	8 431 570 61

WYDATKI:	
Lotnictwo	4 816 870 86
O. P. L. G.	1 054 500 05
Propaganda	831 436 70
Lot Polski	301 805 79
Administracja	862 172 42
Różne	451 465 36
Razem	8 318 251 18
Gotówka	113 319 43
	8 431 570 61

ROZWÓJ LICZB CZŁONKÓW L. O. P. P. WEDŁUG KOMITETÓW WOJEWÓDZKICH od 1926 do 1932 r.



Wydatki Komitetów Wojewódzkich ze względów technicznych zjednoczone zostały w główne grupy programowej działalności L.O.P.P., jak: „Lotnictwo", „Obrona Przeciwlotnicza i Przeciwgazowa", „Prace lokalne Komitetów Powiatowych" i t. d.

„Lotnictwo" obejmuje wydatki poczynione na lotniska, lądowiska, utrzymanie tychże, hangary, stacje benzynowe, budynki szkolne i inne, popieranie twórczości lotniczej, sport lotniczy, raidy, stypendja i t. p.

„Obrona Przeciwlotnicza i Przeciwgazowa" obejmuje wszelkie wydatki związane z działalnością Komitetów Wojewódzkich, w myśl zakreślonego programu prac, uzgodnionego uprzednio z czynnikami miarodajnemi.

W grupie „Prace lokalne Komitetów Powiatowych" ujęte zostały wszelkie wydatki wchodzące w zakres prac tych placówek.

Grupy „Organizacja placówek" i „Ruchomości" połączono razem.

„Propaganda i Modelarstwo" oraz „Administracja" zawierają wszelkie wydatki poczynione w tych grupach.

Ostatnie dwie pozycje „Zarząd Główny L.O.P.P." i „Gotówka w K.W. i K.P." wykazują: sumy przekazane w myśl § art. Statutu oraz gotowiznę, jaką Komitety Wojewódzkie i Komitety Powiatowe wykazały w dniu 31/XII. 1932 r.

Grupa „Inne Wydatki" zawiera te wydatki, których niemożna wciągnąć do kategoryj przedtem wymienionych, lub te, które z powodu nieujednostajnienia księgowości L.O.P.P. w latach dawnych znalazły się w tej grupie.

PROPAGANDA L.O.P.P.

W pierwszych latach swego istnienia, akcja propagandowa nie była ujęta w żadne zasadnicze ramy, stopniowo zaś, z biegiem czasu, kiedy zaczęto propagować idee L.O.P.P na terenie różnych warstw społecznych — zaczęła się zarysowywać konieczność ujęcia tej pracy w pewien program i system.

Obecnie można wyodrębnić pewne warstwy społeczne w stosunku do których propaganda była różna i z dużem natężeniem prowadzona. Temi grupami będą: młodzież, inteligencja, warstwy robotnicze, **oraz wieś.**

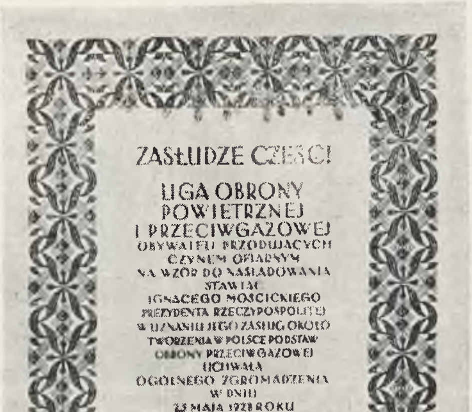
PROPAGANDA ODCZYTOWA

Władze Ligi posługiwały się chętnie prelegentem od samego początku istnienia, gdyż to był dla niej środek najskuteczniejszy w jej akcji. Początki planowej Dość szybki rozwój naszej instytucji niewątpliwie zawdzięcza to właśnie umiejętnie dobranym i stale uzupełnianym kadrom prelegentów. Z biegiem lat powstawała coraz obficiej literatura, omawiająca zagadnienia lotniczo - gazowe. Liga zaopatrywała swych działaczy w niezbędne pomoce, jako to: przeźrocza, filmy i tablice, a często podczas przemówień prelegentów krążyły nad daną ludnością samoloty, potęgując wrażenie prelekcji. Odbywały się również specjalne pokazy przejażdżek na samolotach wojskowych, czego najwięcej zawsze byli spragnieni słuchacze.

Mówiąc o tych kadrach prelegentów, którzy przemawiali na terenie tych wszystkich grup społecznych, zaznaczyć należy, że największy brak ich odczuwał się na terenie wsi i na terenie fabrycznym, co w nastepnem swem 10-leciu Liga niewątpliwie uzupełni, gdyż właśnie wieś i tereny fabryczne będą stanowiły najważniejszy teren jej przyszłej akcji.

WYDAWNICTWA.

Na drugim miejscu co do znaczenia swego w skuteczności akcji propagandowej, jaką prowadziła Liga, są wydawnictwa. Niewątpliwie żywe słowo silniej przemawia do słuchacza, wrażenia bezpośrednio większe, ale ujemną jest stroną to, że po pewnym czasie wrażenie się osłabia, a treść się zapomina. Pozatem zaznaczyć należy, że każdy odczyt jest raczej bodźcem dla społeczeństwa do przebudzenia się dla nowej akcji grożącego niebezpieczeństwa. Odczyty długie są zbyt nużące. Tu właśnie przychodzi z pomocą najpopularniejsza choćby broszura, która wprawdzie nie działa tak silnie, ale treść której stale może być odtworzona.



Dyplom członka honorowego ofiarowany p. Prezydentowi Rzeczypospolitej prof. Ignacemu Mościckiemu.

Ilość wydawnictw popularnych i fachowych (jaką wydawała Liga) 2,292,000, dowodzi, że na wydawnictwa zwrócono bardzo dużą uwagę.

Przeglądając charakter naszych wydawnictw za okres 10-lecia należy zaznaczyć, że tam też zachowała się konieczność dostosowania się do poziomu i do potrzeb tych 4 warstw społecznych, o których była mowa. Mamy więc dzieła bardzo fachowe dla inteligencji, mamy dzieła bardzo popularne dla wsi i robotników i wreszcie jest sporo lektury, przeznaczonej, jakby wyłącznie dla młodzieży, dla której są również wydane specjalne wycinanki samolotów i masek, modele akrobacyjne, gry lotnicze i t. d. wreszcie ładne bajeczki o tematach lotniczo - gazowych.

Dużą uwagę zwrócono na literaturę pomocniczą dla prelegentów, dla których wydano specjalne broszurki, wreszcie niezapomniano nawet o teatrze dla młodzieży.

Raz do roku tradycyjnie wychodziła broszura sprawozdawcza Ligi, starająca się zobrazować przystępnie najważniejsze problematy. Ze względu na to, że Polska

Niezależnie od wydawnictw wydawanych w formie broszurek i książek, Liga miała i czasopisma perjodyczne, które odzwierciadlany aktualje lotniczo - gazowe, oraz umieszczały sprawozdania prac Ligi. Do takich czasopism przedewszystkiem należy organ Zarządu Głównego „Lot Polski", pismo przeznaczone dla inteligencji ze specjalnym dodatkiem dla młodzieży oraz czasopismo „Skrzydlata Polska", organ aeroklubów propagujących wyłącznie sport.



Zakończenie Wyższego Kursu Instruktorów Modelarstwa Lotniczego w Państwowym Instytucie Robót Ręcznych.

Większość wydawnictw, uwzględniając ich znaczenie propagandowe, były bezpłatne, lub bardzo tanie, drogie zaś specjalnie te, które przeznaczone były dla specjalnych warstw społecznych, lub jednostek lepiej sytuowanych.

Wreszcie należy zaznaczyć, jak to już było omówione na wstępie, że specjalną opieką otoczył Zarząd Główny szkoły, które otrzymały komplety bibljoteczek bezpłatnie. Pozatem takie bezpłatne bibljoteczki, lub poszczególne broszury otrzymały: przysposobienie kolejowe, Zw.

PRASA.

Stosunek LOPP. do prasy zajmuje w sprawozdaniu 10-lecia osobną kartę. Wpływ prasy codziennej jest dziś tak potężny, że niepodobna w poczynaniach propagandowych obejść się bez tego pierwszorzędnego atutu propagandowego. To też od samego początku, kiedy jeszcze nasz stosunek do prasy był bardzo słaby, staraliśmy się za pośrednictwem krótkich wzmianek informować społeczeństwo o bieżących pracach.

Z biegiem lat, gdy Liga wzrastała w swe siły, nabierała mocy, kontakt z prasą stawał się coraz ściślejszy. Przy zarządzie Głównym LOPP. powstał specjalny referat prasowy, który już nie zadawalniał się małemi wzmiankami, umieszczanemi w prasie, lecz dążył do tego, by nawiązać ściły kontakt z poszczególnemi ajencjami, oraz redakcjami, by te przyjmowały nasze komunikaty i sprawozdania systematycznie i umieszczały w swoich dziennikach bez specjalnych trudności.

W tym celu systematycznie przez pewien czas zwoływano różne konferencje prasowe, na których naczelne władze Ligi w sposób wszechstronny referowały obecnym prace dokonane, prace będące w toku, oraz trudności piętrzące się przed Ligą.

Trzeba wreszcie zaznaczyć, że duże zainteresowanie się sprawami LOPP. wykazała prasa żydowska, biorąca zawsze bardzo żywy udział we wszelkich konferencjach i chętnie umieszczająca nasze wzmianki, komunikaty, a nawet większe artykuły.

Dużą pomocą w naszych stosunkach z prasą są ajencje polskie, za pośrednictwem których Zarząd Główny bez specjalnych trudności może przesyłać właściwy materjał, oraz zamieszczać odpowiednie fotografje.

PROPAGANDA SAMOLOTOWA

Duże usługi w okresie pierwszego dziesięciolecia w akcji propagandowej spełniła propaganda przy pomocy samolotów. Odczyty i wydawnictwa nie mogły dać takiego efektu, jakie osiągnął z chwilą przybycia na zapowiedzianą godzinę samolot. Jeżeli weźmiemy pod uwagę, że większość społeczeństwa polskiego ten samolot jeszcze dobrze nie widziała i stanowi to dla niej pewnego rodzaju atrakcję, to też moment przybycia jest zawsze oczekiwany z dużem zainteresowaniem.

Ileż to razy się słyszało westchnienie miejscowych działaczy Ligi, które się wyrażało w powiedzeniu: „Gdyby mógł przylecieć samolot, jaka byłaby to świetna propaganda". To też władze naczelne Ligi dokonały wszelkich starań, aby ten oczekiwany przez wszystkich samolot możliwie jaknajlepiej spełniał swoje zadanie.

Od pierwszych lat swego istnienia władze Ligi, chcąc sprostać tej potrzebie



Instytut Aerodynamiczny w Warszawie.

propagandy samolotowej, rozbudowują swą flotę powietrzną. Wystarcza nadmienić, że Komitet Wojewódzki Warszawski posiadał aż kilkanaście awjonetek, a po kilka samolotów posiadały Komitety: Krakowski, Śląski, Wileński i t. d. Samoloty powyższe poza udziałem swoim w uroczystościach spełniały jeszcze inne przeznaczenie: zrzucały ulotki propagandowe, przewoziły pasażerów i wreszcie brały udział w pokazach napadów lotniczo - gazowych.

Kiedy wreszcie misja ich była już częściowo skończona, samoloty propagandowe zostały oddane Aeroklubowi, aby pełnić tam nową służbę, tym razem już propagując sport lotniczy.

Zaznaczyć jeszcze wreszcie należy, że do dnia dzisiejszego pokazy lotniczo - gazowe są dla nas zawsze najważniejszą imprezą.

WYSTAWY.

Zbliżoną rolę, jaką odegrał samolot w akcji propagandowej, spełniły wystawy. Największa wystawa za okres X-lecia była zorganizowana w Warszawie, natomiast największą co do swej frekwencji była wystawa lwowska na Targach Wschodnich, którą zwiedziło przeszło 120.000 osób.

Wystawa nie dała takich efektów, jak bezpośredni przylot samolotów do danej miejscowości, ale za to działała dłużej, gdyż mogła być otwarta kilka tygodni, nawet miesięcy i spełniała rolę pedagoga, który cierpliwie i wszechstronnie powtarzał wkółko to samo dziesiątkom tysięcy osób.

Prawie wszystkie Komitety Wojewódzkie, jak to wynika ze statystyki, urządzały u siebie wystawy, a jeśli nie mogły się zdobyć na samodzielną wystawę, to urządzały ją łącznie z jakąś inną regjonalną. Tak urządził się: Komitet Nowogródzki urządzając ją w czasie Dni Mickiewiczowskich, Tarnopol — w czasie wystawy Rolniczo - Regjonalnej, a Poleski — w Ruchomej Wystawie Przemysłowej.

Centralnym punktem naszych wystaw była wystawa Zarządu Głównego LOPP., urządzona podczas Powszechnej Wystawy w Poznaniu, gdzie stanął specjalny pawilon, choć nie wielki, ale poważnie opracowany. Bardzo duży udział wzięła Liga również w wystawie Komunikacji i Turystyki w Poznaniu.

Wreszcie należy nadmienić, że Liga organizowała wystawy i poza granicami Polski, a między innemi w Pradze Czeskiej.

Liczne dyplomy oraz medale są małym widomym ekwiwalentem wysiłku Ligi na tem polu.

Wystawy za okres 10-lecia zwiedziło razem 2.000.000 ludzi. Już choćby z tej

PROPAGANDA RADJOWA.

Do różnych form propagandy, jakie były stosowane w ubiegłym 10-leciu, przybyła w 1926 r. propaganda radjowa.

Propaganda radjowa była stosowana w ten sposób, że dwa razy w tygodniu Zarz. Gł. nadawał materjał propagandowy. W

Budujący się gmach szkoły obrony przeciwgazowej dla ludności cywilnej.



jednym dniu kwadrans propagandowy składał się z różnych komunikatów, które odzwierciadlały nasze bieżące prace i kronikę lotniczo gazową zagranicy, w inne zaś dni nadawana były t. zw. chwilki lotniczo-gazowe. Były to przeważnie również 15-minutowe przemówienia z najrozmaitszych dziedzin wchodzące w skład wydawnictw lotniczo - gazowych, ujęte w pewną literacką całość.

Zarząd Główny stale baczną uwagę zwracał na to, aby materjał, zarówno wchodzący w skład komunikatów, jak i chwilek lotniczo - gazowych był ciekawy, aktualny i w ujęciu literackim podany, zwłaszcza jeśli chodziło o chwilki. Chwilek lotniczo - gazowych wygłoszono przeszło 200.

Możliwości radjowe na przyszłość są jeszcze olbrzymie, a to nastąpi z chwilą, kiedy Zarząd Główny otworzy własną skrzynkę radjową, oraz będzie nadawał materjał, jako specjalne prelekcje w godzinach wieczorowych.



Ośrodek Propagandy Zarządu Głównego L.O.P.P. przy ul Świętokrzyskiej 12 oraz czołówka propagandowa.

MODELARSTWO.

Pragnąc kwestję modelarstwa rozwiązać należycie, przedewszystkiem trzeba było stworzyć dla niej olbrzymie kadry instruktorów modelarskich, które pokierowałoby nią. W tym właśnie celu, dzięki staraniom Zarządu Głównego przy Państwowym Instytucie Robót Ręcznych w Warszawie uruchomiono Centralne Wyższe Kursy Modelarstwa Lotniczego dla nauczycielstwa z całej Polski.

Można powiedzieć, że zawody modelarskie są prawdziwem świętem lotniczem dla naszej młodzieży, która pełna entuzjazmu z zadowoleniem bije własne rekordy i zdobywając liczne nagrody wraca do domu już ze śmiałą myślą uzyskania jeszcze lepszych wyników.

Praca modelarska jest jednocześnie etapem ważnym do szybownictwa i dla tych wszystkich, którzy w przyszłości wyłącznie oddadzą się pracy zawodowej lotniczej.

To też niewątpliwie modelarstwo nietylko jest jedną z najważniejszych form propagandy, lecz i posiada duże znaczenie wychowawcze, co zgodnie podkreślają pedagogowie, gdyż ono jest ujściem dla młodych sił młodzieży.

Nadmienić wreszcie należy, że oficjalny orgna Ligi „Lot Polski" prowadzi specjalny dział dla młodzieży, gdzie uwzględnione jest modelarstwo, gdzie są podawane szematy najciekawszej konstrukcji modeli latających.

KONKURSY SAMOLOTÓW TURYSTYCZNYCH.

Duże znaczenie propagandowe mają dla nas Konkursy Samolotów Turystycznych. Znaczenie ich polega na tem, że przedewszystkiem one stanowią widomy dorobek Ligi, widomy sprzęt lotniczy, jak również tężyznę polskiej konstrukcji. Konkursy Samolotów Turystycznych są propagandą o wyjątkowym wprost znaczeniu. Zapoczątkowane one zostały w roku 1926, kiedy to po raz pierwszy stanęło do zawodów zaledwie 7 samolotów. Zawody urządzane systematycznie co 2 lata, powiększają długość trasy i utrudniają warunki Konkursu. Do jakiego stopnia zawody te nabierają na swej sile, dowodzą zawody ostatnie, ub. roku, do których stanęło aż 24 samoloty polskie. Lot dookoła Polski na 24 samolotach, oraz lądowanie na lotniskach, wybudowanych kosztem pracy Ligi, przy tysiącach osób publiczności, stanowią wyborny środek propagandy. Przyczem trasa lotu podczas każdorazowych zawodów jest obmyślona tak, aby nie omijać żadnego nowowybudowanego lotniska.

To też po każdym Konkursie Turystycznym, o ile on jest dobrze wykorzystany pod względem propagandowym, ze zdwojoną energją i siłą szerokie rzesze działaczy prowincjonalnych przystępują do dalszej pracy.

PROPAGANDA KÓŁ PAŃ L. O. P. P.

Przełomowym momentem jest rok 1931, w którym to pod przewodnictwem ś. p. Prezydentowej Mościckiej kobiety wystąpiły jako Ścisły Komitet Kół Pań L. O. P. P. W wypadku danym kobiety same przemówiły do kobiet innych, jako organizacja przemawiająca do 16.000.000 kobiet, aby zrozumiały potrzebę bronienia własnych ognisk domowych i by stanęły w razie potrzeby, w roli komendantek na terenie swej najbliższej rodziny.

Zarząd Główny LOPP. w związku z pracą propagandową kobiet wydał specjalną broszurę p. t. „Rola kobiety w obronie przeciwgazowej". Należy żywić nadzieję, że akcja kobieca rozrośnie się z biegiem lat do potężnych rozmiarów i, że kobieta będzie pobudzała do czynu swoich domowników. To też uświadomienie społeczeństwa polskiego np. akcji Koła Pań, przyczyni się do szybszej realizacji zamierzeń Ligi.

CZOŁÓWKI PROPAGANDOWE

Jeśli chodzi o pracę czołówki samochodowej to ta, docierając do miejscowości daleko położonych od większych ośrodków komunikacyjnych i będąc zaopatrzona w aparat filmowy i projekcyjny, filmy i przezrocza, a nawet w radjo, jak również w sprzęt lotniczo - gazowy — spełniała duże znaczenie propagandowe.

Dla orjentacji podajemy działalność czołówki samochodowej za jeden rok, która przejechała 14.000 klm. Wygłoszono 200 odczytów i zorganizowano przeszło 200 pokazów. Długość wyświetlonego metrażu wynosiła przeszło 400.000.

Nie patrząc na znaczne odległości miast od stacyj, wagon, tak samo jak i czołówka samochodowa, miała zawsze dużą frekwencję, a szkoły i ludność okoliczna dosłownie go oblegały. Podczas zwiedzania wagonu specjalnie przydzielony prelegent odpowiadał na liczne pytania, oraz udzielał informacyj w sprawie sprzętu lotniczo - gazowego. Wieczorami były wygłaszane prelekcje ilustrowane filmami, oraz

Wagon obrony przeciwgazowej Zarządu Głównego.



Wnętrze Ośrodka propagandy Zarządu Głównego L.O.P.P.



przezroczami. W czasie zwiedzania wagonu były rozdawane bezpłatnie popularne broszury. Demonstrowaniem modeli latających oraz próbek gazów bojowych kończyło się propagandę wagonową.

FILMY.

Zarząd Główny w miarę możności dążył zawsze do tego, aby propaganda filmowa była należycie postawiona. W ciągu X-lecia istnienia nakręcono szereg interesujących filmów propagandowych.

OŚRODEK PROPAGANDY.

Celem ułatwienia społeczeństwu zapoznania się z akcją propagandową prowadzoną przez LOPP. Zarząd Główny zorganizował na terenie Warszawy w centrum stolicy t. zw. „Ośrodek Propagandy",

BIBLJOTECZKI SZKOLNE.

Specjalną akcję Zarząd Główny prowadzi na terenie szkolnictwa. Wszystkie szkoły średnie równorzędne zawodowe i powszechne, jak męskie tak i żeńskie, otrzymały bezpłatnie bibljoteczki w ilości 27.197 kompletów, co razem stanowi 358.415 książek. Ponadto dostarczono szkołom bezpłatne tablice orjentacyjne o gazach bojowych, tablice najważniejszych typów samolotów, maski polskie, tablice aparaty tlenowe, oraz znaków samolotów państw obcych w ilości 60.000 szt. Razem dotychczas szkoły otrzymały bezpłatnie 418.415 egz. Wszystkie szkoły pozatem były stale uzupełniane nowemi wydawnictwami.

Ponadto Zarząd Główny LOPP. centralnie zaopatrzył w komplety bibljoteczek lotniczo - gazowych, oraz w wydawnictwa fachowe, organizacje PW. i WF., policję, harcerstwo, Przysposobienie Wojskowe, Straże Pożarne, Organizacje Młodzieży Wiejskiej i t. d., oraz dołączył wyżej omawiane tablice w łącznej ilości 92.250 egz.

SKŁADNICA I OŚRODEK L. O. P. P.

Liga Obrony Powietrznej Państwa, która zasięgiem swym objęła już cały kraj, docierając do najdrobniejszych osiedli, jako nieodzowny warunek swej pracy, rozbudowuje na terenie Polski liczne agendy; jedną z tego rodzaju agend jest Składnica L. O. P. P. Została ona utworzona jeszcze w r. 1924 przy Towarzystwie Obrony Przeciwgazowej; w r. 1928 po połączeniu się tego Towarzystwa z Ligą Obrony Powietrznej Państwa, rozwój Składnicy poszedł naprzód w bardzo szybkiem tempie. Zadaniem jej było i jest przedewszystkiem dostarczanie ludności sprzętu przeciwgazowego, oraz szerzenie — głównie za pomocą wydawnictw — propagandy w związku z koniecznością ogólnej pracy w akcji przeciwgazowej. Zgodnie z temi celami, tak zapotrzebowanie sprzętu, jak ilość wydawnictw z każdym rokiem znacznie się zwiększają.

Dzisiaj Składnica, a właściwie już Wydział Zaopatrywania Zarządu Głównego L. O. P. P., posiada 4 odrębne działy: 1) dział właściwego sprzętu i materjału z dziedziny o. p. l. g., 2) dział propagandy, 3) dział wydawniczy i 4) dział materjału modelarskiego lotniczego.

Sprzęt zakupywany bywa głównie w celu szkolenia ludności na wypadek wojny, należy jednak zaznaczyć, że w ciągu ostatnich 2-ch lat poważnym odbiorcą stały się również zakłady przemysłowe, które nabywają sprzęt, mający zastosowanie tylko w pracy fabrycznej czy kopalnianej. Są to maski „Co", maseczki pyłochłonne, aparaty tlenowe i t. p.

Dział propagandowy Składnicy L. O. P. P. spełnia ważne zadanie, dostarczając Komitetom Wojewódzkim koniecznego na cel propagandy materjału w formie broszur, afiszów i t. p. wydawnictw.

Wydawnictwa L. O. P. P., mimo ogólnego zastoju księgarskiego, rozchodzą się szybko i nakłady bywają często wznawiane, a materjał modelarski znajduje ciraz większy zbyt wśród licznych zastępów młodzieży szkolnej.

Biorąc pod uwagę ogólny obrót Składnicy, trzeba zaznaczyć, że na głównych jej odbiorców, t. zn. placówki L. O. P. P., przypada tego obrotu tylko 50%. Z połowy materjału Składnicy korzysta cały szereg organizacyj społecznych, jak Czerwony Krzyż, Związki Straży Pożarnej, wspomniane już zakłady przemysłowe, Związki Strzeleckie, szkoły, zrzeszenia młodzieży i t. p.

Obecnie obroty Składnicy zwiększą się. Zaopatrywany przez Składnicę warszawski „Ośrodek Propagandowy" znalazł naśladowców w postaci Komitetów Wojewódzkich: w Krakowie, Poznaniu i Katowicac hzostały zorganizowane podobne Ośrodki i będą one również zasilane przez Wydział Zaopatrywania Zarządu Głównego L. O. P. P. Ponadto Składnica, po znormalizowaniu typu sprzętu pzeciwgazowego, będzie dostarczała go swym odbiorcom w postaci całych zestawów.

W obecnej chwili, ze względu na aktualność sprawy, Składnica zaopatrzona jest bardzo bogato: ilość rodzajów sprzętu stale się zwiększa, a jakość ciąkle ulega zmianie na lepsze. Aby udostępnić jaknajszerszym masom korzystanie ze Składnicy, ceny jej w r. 1933 zostały znacznie zniżone, ponadto placówki L. O. P. P. i organizacje społeczne mają przy kupnie zapewnione duże ustępstwa.

OBRONA PRZECIWGAZOWA

Niedawne doświadczenia wojny światowej, podczas której bojowe środki chemiczne miały b. szerokie zastosowanie, oraz niezwykle szybki rozwój lotnictwa, przekreślający zupełnie pojęcie o froncie i tyłach, spowodowały powstanie zagadnień obrony przeciwgazowej na wypadek przyszłej wojny, bardziej groźnej w swych skutkach i czasie.

Zagadnieniem obrony przeciwgazowej ludności cywilnej powinno więc było zająć się samo społeczeństwo, którego harmonijna współpraca z władzami państwowemi daje zawsze jaknajlepsze rezultaty.

Wkrótce po zakończeniu wojny z bolszewikami, t. j. w dniu 20 września 1922 roku powstał „Obywatelski Komitet Obrony Przeciwgazowej".

Pierwszemi pracami tego Komitetu było rzucenie hasła wśród szerokich warstw społeczeństwa — tworzenia podstaw racjonalnej obrony przeciwgazowej.

Czynniejsi założyciele i działacze Obywatelskiego Komitetu Obrony Przeciwgazowej rozpoczęli akcję szeregiem odczytów, odezw, wydaniem broszur i plakatów, uświadamiających społeczeństwo o niebezpieczeństwie lotniczo - gazowem.

Jednocześnie w łonie Komitetu powstał projekt wybudowania w Warszawie gmachu Chemicznego Instytutu Badawczego, którego zadaniem byłoby stworzenie warsztatu pracy naukowo - twórczej jako podstawy do powstania rodzimego przemysłu chemicznego, będącego najlepszą rękojmią skutecznej obrony kraju na wypadek przyszłej wojny.

Ten pierwszy okres prac w dziedzinie obrony przeciwgazowej trwał w ramach istniejącego Komitetu do dnia 21 stycznia 1925 roku, kiedy to przeistoczył się na organizację o szerszym zakresie, przyjmując nową nazwę „Towarzystwa Obrony Przeciwgazowej" w skrócie T. O. P.

Pierwszemi pracami tego Towarzystwa było wprowadzenie w czyn, zaprojektowanego przez Obywatelski Komitet Obrony Przeciwgazowej planu wybudowania Chemicznego Instytutu Badawczego.

W tym celu przeprowadzono szereg narad z przedstawicielami władz wojskowych i państwowych, w rezultacie których powzięto uchwałę przystąpienia do budowy tego Instytutu według planu opracowanego przez prof. Ignacego Mościckiego obecnego Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, powierzając Mu jednocześnie kierownictwo Instytutu.

Dzięki energicznej akcji tej komisji, budowę gmachu rozpoczęto w dniu 10 sierpnia 1925 roku, wyciągając budynek pod dach pod koniec tegoż roku. Resztę robót budowlanych i instalacyjnych wykonano w ciągu 1926 roku, tak że w 1927 roku gmach Chemicznego Instytutu Badawczego mógł być przekazany przez TOP. na własność tej naukowej placówce.

Poza tem zorganiozwano pierwszą objazdową wystawę obrony przeciwgazowej, wyposażoną w eksponaty z dziedziny walki chemicznej i obrony przeciwgazowej. Wystawa ta poczynając od Warszawy odwiedziła szereg miast Polski, ciesząc się wszędzie niezwykłem zainteresowaniem.

Równolegle do powstających coraz to nowych zadań Towarzystwo Obrony Przeciwgazowej zwiększało swój wysiłek

w kierunku organizacji pracy programowej w terenie przez organizowanie nowych oddziałów na prowincji.

Dzięki tym wysiłkom powstało na terenie całego Państwa 73 oddziały TOP. wykonywujących na prowincji ustalony przez Zarząd Główny TOP. program prac w dziedzinie obrony przeciwgazowej.

W celu wzmożenia akcji propagandowo - uświadamiającej Zarząd Główny TOP. zainicjonował organizowanie interesujących pokazów walki gazowej i obrony przeciwgazowej, dostępnych dla setek i tysięcy widzów.

Pierwszy taki pokaz na wielką skalę został zorganizowany w czasie „Tygodnia 21 marca 1926 roku, gdzie przy pomocy Przeciwgazowego" w Warszawie w dniu zasłony dymnej zostały zasłonięte Praga i Most Kierbedzia przed widokiem wielotysięcznych tłumów, zgromadzonych na Wybrzeżu Kościuszkowskiem od strony Warszawy.

Jednym z dalszych kierunków pracy było zwrócenie przez Towarzystwo Obrony Przeciwgazowej uwagi na kwestję popierania twórczości w dziedzinie pozostającej w tak ścisłym związku z obroną przeciwgazową, do jakiej można zaliczyć stosowanie środków chemicznych do zwalczania szkodników roślinnych.

Rok 1927 zaznacza się dalszym rozwojem prac i postępów w dziedzinie obrony przeciwgazowej. W roku tym zrealizowano szereg doniosłych prac w dziedzinie organizacji, wyszkolenia i zaopatrzenia przeciwgazowego. Do prac tych należy zaliczyć przedewszystkiem:

1) uruchomienie czołówki w postaci „Kolejowego Wagonu OPG" w zamian zlikwidowanej objazdowej wystawy obrony przeciwgazowej, bogato zaopatrzonego w najaktualniejsze eksponaty z dziedziny walki gazowej i obrony przeciwgazowej;

2) równocześnie z uruchomieniem własnego wagonu opg. przy wydatnej pomocy Ministerstwa Komunikacji, Towarzystwo zainicjowało oraz dopomogło organizacyjnie i finansowo Ministerstwu Komunikacji do zorganizowania własnej służby opg. na terene Polskich Kolei Państwowych. W tym celu w maju 1927 roku został zorganizowany kurs obrony przeciwgazowej dla przyszłych kierowników akcji opg. w dyrekcjach PKP., zaś pod koniec tego roku zorganizowano 14 kursów instruktorskich dyrekcyjnych, na które zostali delegowani pracownicy kolejowi ze wszystkich ważniejszych węzłów **PKP.**, którzy mieli w latach następnych zająć się przeszkoleniem w obronie przeciwgazowej wszystkich pracowników kolejowych i ich rodzin.

Dzięki tej akcji Ministerstwo Komunikacji posiada obecnie stały personel instruktorski, przy pomocy którego przeszkolono wszystkich kolejarzy w liczbie 2.000 osób, oraz przygotowano podstawy do zorganizowania drużyn przeciwgazowych odkażających.

3) wzrastające z roku na rok zapotrzebowanie sił instruktorskich nietylko dla własnych potrzeb Towarzystwa Obrony Przeciwgazowej, lecz również instytucyj państwowych i samorządowych, oraz społecznych — skłoniło Zarząd Główny TOP. do powzięcia projektu stworzenia stałego ośrodka wyszkoleniowego w Warszawie, który niezależnie od pokrycia zapotrzebowań na personel instruktorski, dostarczałby również wiele danych do rozwiązania zagadnień natury organizacyjno - technicznej.

Po przedyskutowaniu szeregu koncepcyj, ostatecznie wyłonił się projekt wybudowania Cywilnej Szkoły Obrony Przeciwgazowej. Projekt ten przesłany do zaopinjowania władzom wojskowym spotkał się z całkowitem poparciem i uznaniem, poczem rozpoczęto starania w kierunku uzyskania odpowiedniego terenu pod budowę.

4) Potrzeba zaopatrzenia własnych i pokrewnych placówek w sprzęt przeciwgazowy spowodowała zorganizowanie przy Zarządzie Głównym TOP. składnicy sprzętu przeciwgazowego.

Ze względu na brak szeregu niezbędnych przedmiotów zaopatrzenia przeciwgazowego, Towarzystwo Obrony Przeciwgazowej zmuszone było inicjonować we własnym zakresie produkcję szeregu sprzętów bojowych, ćwiczebnych i szkolnych. W ten sposób został wprowadzony tymczasowy typ ubrania ochronnego, de-



Kpt. Jerzy Misiński.

Jako typ maski przeciwgazowej dla ludności cywilnej przyjęto maskę RSC. produkowaną w kraju, co ułatwiło na początku pokrycie drobnych zapotrzebowań, by wreszcie nabyć większy zapas w ilości 5.000 sztuk, które zostały szybko rozkolportowane w teren.

5) Równolegle z przeprowadzoną akcją opg. na terenach kolejowych, która wydaje zaraz wpierwszym roku pomyślne wyniki, Zarząd Główny TOP. nie zaniedbywał również pod względem inicjatywy szeregu innych instytucyj rządowych, samorządowych i społecznych zainteresowanych obroną przeciwgazową.

Wszystkie wyżej wspomniane prace i projekty Towarzystwa Obrony Przeciwgazowej w dziedzinie opg. zostały automatycznie przejęte przez nową wspólną organizację lotniczo - przeciwgazową, powstałą pod nazwą Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, w skrócie L. O. P. P., w ramach której rozrastają się dalej pomyślnie i zostają wprowadzane w życie.

Temi pracami w 1927 roku zakończono drugi okres akcji obrony przeciwgazowej.

Rok 1928 jest początkiem trzeciego okresu, obejmującego lata następne aż do końca 1932 roku w ramach LOPP.

Na Głównego Inspektora OPG., powołano członka Zarządu Głównego LOPP. p. kpt. Jerzego Misińskiego.

Jednocześnie postanowiono zorganizować w Zarządach Komitetów — Wydziały Gazowe, jako organy nadzorcze nad pracami Inspektorów i instruktorów. Na początku akcja ta jednak napotkała na poważne trudności ze względu na brak od- z dziedziny O. P. G.

Do zasadniczych prac w dziedzinie obrony przeciwgazowej trzeciego okresu należy zaliczyć:

1) Powierzenie akcji OPG. na terenie całej Polski personelowi fachowemu, wyszkolonemu na specjalnych kursach inspektorskich, których w okresie sprawozdawczym zorganizowano 3, wyszkalając 74 kandydatów na inspektorów wojewódzkich OPG.

2) Ustanowienie instytucji instruktorów OPG. I, II i III kategorji, stwarzając w ten sposób podstawy do zorganizowania rozległej sieci instrukcyjnej dla potrzeb szkolenia i uświadomienia ludności cywilnej.

3) Opracowanie programów dla kursów instruktorskich informacyjnych i elementarnego szkolenia ludności cywilnej, na podstawie których przeprowadzono akcję wyszkoleniową około 6.000 instruktorów OPG. różnych kategorji.

4) Ustalono zestawy ćwiczebne i szkolne sprzętu obrony przeciwgazowej, jako pomoce naukowe prowadzonej akcji wyszkoleniowej przez inspektorów i instruktorów.

Akcję organizacji drużyn odkażających rozszerzono na tereny zakładów przemysłowych i użyteczności publicznej.

Jednym z poważniejszych fragmentów prac tego okresu, jest również rozpoczęcie budowy Cywilnej Szkoły Obrony Przeciwgazowej na Żoliborzu w Warszawie, która stanie się ośrodkiem wyszkolenia i doświadczeń w dziedzinie obrony przeciwgazowej.

Poza temi pracami mającemi charakter organizacyjno - wyszkoleniowy, przeprowadzono i zorganizowano szereg prac natury muzealnej i propagandowej.

Do tych prac należą:

1) założenie muzeum sprzętu obrony przeciwgazowej w Zarządzie Głównym LOPP.

2) Udział w wystawach Aerochemicznych Międzynarodowych sprzętu przeciw gazowego (Bukareszt 1930 r.) oraz organizacja wystaw krajowych.

3) Zapoczątkowanie wydawnictwa „Biuletyn Gazowy", informującego o postępach w dziedzinie obrony przeciwgazowej zagranicą.

4) Wydanie drukiem poważnej ilości podręczników fachowych z dziedziny obrony przeciwgazowej,

5) Wyprodukowanie kilku filmów propagandowo - instrukcyjnych z dziedziny obrony przeciwgazowej, ułatwiających akcję uświadamiającą wśród ludności cywilnej,

6) Organizacja zawodów marszowych w maskach przeciwgazowych,

7) Organizacja pokazów obrony przeciwgazowej.

LOTNICTWO

Inż. J. Kawecki

ROZWÓJ LOTNICTWA POLSKIEGO

Zawiązana w r. 1923 Liga Obrony Powietrznej Państwa, jako jedyny cel postawiła sobie, w pierwszych swych programach, popieranie rozwoju lotnictwa we wszystkich jego przejawach. W pierwszym rzędzie należało rozbudzić zamiłowanie i zapoznać społeczeństwo z lotnictwem, oraz podłożyć fundamenty dla przyszłej pracy naukowej lotniczej, która bez własnych ośrodków nie mogła się rozwijać; jednocześnie koniecznem się stawało tworzenie zastępów fachowców lotniczych, których brak dawał się w kraju dotkliwie odczuwać.

SPRZĘT LOTNICZY.

W realizacji pierwszej części swego programu Liga zakupuje sprzęt lotniczy, częściowo oddaje go do użytku wojska, częściowo zaś tworzy własne eskadry, które docierając podczas lotów propagandowych do wielu ośrodków, zarówno miejskich, jak i wiejskich szerzą propagandę lotnictwa i Ligi i przysparzając członków i funduszy, pozwalają stopniowo rozwijać jej działalność. Po uzyskaniu widomych rezultatów, w postaci zwiększonych funduszy, z jej pierwszego okresu działalności, nastawionego wyłącznie prawie na propagandę, przystępuje Liga do budowy Instytutu Aerodynamicznego w Warszawie, jednej z najbardziej ważnych i doniosłych swych prac.

INSTYTUT AERODYNAMICZNY.

Powstanie Instytutu umożliwiło utworzenie Wydziału Lotniczego na Politechnice Warszawskiej, którego wychowankami jest już cały szereg wybitnych inżynierów lotnictwa, między innymi konstruktorzy słynnych samolotów turystycznych R.W.D. Wychowankowie Politechniki Warszawskiej zaczęli stopniowo zapełniać luki, jakie dotychczas w swym fachowym personelu posiadały urzędy lotnicze i przemysł. Z biegiem czasu okazało się jednak, że zarówno jeden Instytut Aerodynamiczny, jak i jeden Wydział Lotniczy nie wystarcza na potrzeby kraju i L.O.P.P. przystąpiła do subsydjowania budowy tunelu aerodynamicznego przy Politechnice Lwowskiej i utworzenia tam studjum lotniczego. Przy wydatnej pomocy władz rządowych tunel został wykonany i łącznie ze studjum utrzymywany całkowicie z funduszów L. O. P. P. stanowi drugie w Polsce ognisko wiedzy lotniczej. Wreszcie z inicjatywy i przy pomocy Ligi powstał tunel aerodynamiczny przy Podlaskiej Wytwórni Samolotów, służący do wstępnych badań nad oporem projektowanych konstrukcji. Jednocześnie LOPP wyposażyła w obrabiarki warsztat Państwowej Szkoły Przemysłowej z Wydziałem Lotniczym w Warszawie, umożliwiając w ten sposób racjonalne kształcenie techników lotniczych.

SZKOŁY MECHANIKÓW LOTNICZYCH.

W dziale pilotażu, Liga początkowo szkoli pilotów na swój koszt w szkole pilotów, utworzonej z jej inicjatywy przy fabryce „Samolot" w Poznaniu, a następnie przystępuje do budowy własnej szkoły pod Radomiem Po wykończeniu budynków zostały one na życzenie władz lotniczych przekazane do użytku Departamentowi Aeronautyki, który tam zamierza otworzyć wojskową szkołę pilotów. Celem umożliwienia niezamożnym studentom i uczniom szkół lotniczo-technicznych możności kształcenia się w dziedzinie lotnictwa, LOPP. rokrocznie udziela szereg stypendjów; stypendja te udzielane są również inżynierom, udającym się zagranicę na praktykę warsztatową, lub też na pogłębienie swych studjów.

Znaczny procent dzisiejszych konstruktorów lotniczych kształcił się korzystając z pomocy materjalnej Ligi. Przez poszczególne Komitety prowadzony był również cały szereg kursów kilkomiesięcznych dla pomocników lotniczych.

WYDAWNICTWA NAUKOWE.

Gdy już została przez Ligę zabezpieczona do pewnego stopnia strona naukowa i fachowa personelu lotnictwa, przystępuje Liga do dalszego etapu pracy, a mianowicie nad usamodzielnieniem się Polski od zagranicznego sprzętu lotniczego. W tej dziedzinie pracuje ona w ścisłym porozumieniu z władzami lotniczemi, bądź subsydjując całkowicie ze swych funduszów nowe konstrukcje, bądź też przyłączając się do poczynań rządowych.

WŁASNE KONSTRUKCJE SAMOLOTÓW I SILNIKÓW.

Wobec ogromnych kosztów, jakie pociąga za sobą opracowanie nowych typów samolotów i silników, szczególnie wojskowych, a mogąc na ten cel przeznaczyć nie tak stosunkowo wielkie sumy — wybrała sobie Liga, jako teren swej pracy uzyskanie polskiego typu samolotu turystycznego, oraz przystosowanego do niego silnika słabej mocy. W tym celu pobudza ona wszędzie inicjatywę prywatną i udziela pomocy tworzącej się dopiero kadrze konstruktorów samolotów turystycznych. Wielki przemysł lotniczy nie interesował się tą gałęzią produkcji, mając dosyć roboty przy zamówieniach rządowych. Rządowe instytucje początkowo również były siłą rzeczy zajęte tylko uzupełnieniem koniecznego sprzętu dla wojska i komunikacji lotniczej. Cały więc ciężar pobudzenia i utrzymania budownictwa samolotów sportowych spoczywał w pierwszych początkach wyłącznie na Lidze i jej to zawdzięcza w znacznej mierze lotnictwo sportowe dzisiejszy swój wysoki poziom.

W okresie tym powstały między innemi subwencjonowane przez Ligę samoloty braci Działowskich, Skraby, Moryssona, Kozłowskiego, Medweckiego, inż. Drzewieckiego i pierwsze RWD.

Poza fabrykami lotniczemi, którym Liga daje zamówienia na samoloty turystyczne według warunków przez siebie opracowanych — z poparcia jej w ostatnich latach korzysta głównie Sekcja Lotnicza Stud. Pol. Warsz. Prawie wszystkie typy wyprodukowane przez Sekcję, a między niemi i słynne R.W.D. zawdzięczają swe powstanie subwencjom udzielonym Sekcji przez Ligę. Ponieważ ta ostatnia placówka wykazała największą żywotność i rokowała na przyszłość najlepsze nadzieje — przystępuje Liga w 1929 roku do budowy specjalnych warsztatów na Okęciu kosztem 300.000 zł., w których Sekcja mogłaby bardziej rozwinąć pole swojej działalności. W warsztatach tych, oddanych bezpłatnie do użytku Sekcji w roku 1930, buduje Sekcja dalsze swe typy R.W.D., z których R.W.D.6 zdobywa pierwszą nagrodę na Challenge'u 1932 r. W fabrykach lotniczych za zamówienie Ligi wykonane były samoloty turystyczne P.W.S. 50. M.N.4 i biorący udział w powyższym Challenge'u samolot PZL. 19 konstrukcji Państwowych Zakładów Lotniczych. Poza samolotami sportowemi subsydjowała Liga również i budowę fabryki lotniczej pierwszych polskich samolotów komunikacyjnych R.IX i P. W. S. 20, jako pierwszy etap w uzyskaniu własnego typu samolotu komunikacyjnego. Należy tu jeszcze zaznaczyć, że rola samolotu turystycznego nie ogranicza się bynajmniej do uprawiania przez pilotów sportu powietrznego

Poza budową samolotów prowadziła również początkowo akcję w kierunku stworzenia polskiego typu silnika o słabej mocy; dzięki jej zamówieniom wykonane zostały silniki inż. Brzeskiego i W.Z.7. Pierwszy oparty na zupełnie nowych zasadach konstrukcyjnych nie odpowiadał przy próbach wymaganym warunkom i dalsza budowa została zaniechana. Drugi natomiast był zastosowany na samolotach i obecnie dalsze rozwinięcie tego typu są w budowie.

POMOCNICZY SPRZĘT LOTNICZY.

Oprócz tych głównych dziedzin konstrukcji t. j. samolotów i silników udzielała Liga swej pomocy przy tworzeniu pomocniczego sprzętu lotniczego; w pierwszym rzędzie stworzenie polskiego typu świecy lotniczej jest również w części zasługą LOPP.

RAID.

Coraz lepsze konstrukcje samolotów i silników, jakie po wojnie zaczęto produkować zagranicą, umożliwiły polskim wytwórniom organizację szeregu wyczynów lotniczych, a w pierwszym rzędzie dalekich raidów. Raidy te poza wartością propagandową dla sprzętu okazały się również znakomitą propagandą dla kraju skąd i lotnicy pochodzili. Dla tych ostatnich zaś długie etapy przelotów nad nieznanemi okolicami, przeloty nocą, szybkie zmiany warunków klimatycznych jakie spotykali po drodze, — okazały się pierwszorządnym sprawdzianem wyszkolenia pilotów i ich wartości duchowych. Dlatego też przy pierwszych szczególniej raidach, często wbrew zamierzeniom może wytwórni organizujących raidy, — postacie lotników przysłaniały sobą sprzęt używany przez nich. W pamięci powszechnej pozostawały raczej nazwiska załogi i ich narodowość, aniżeli samolotu na jakim lecieli.

Ostatnie zaś pierwszorzędne raidy przy użyciu krajowego sprzętu, dały go również poznać zagranicy, jako zupełnie pełnowartościowy, nie ustępujący niczem zagranicznym typom. Ze względu na duże koszty, jakie pociąga za sobą organizacja i przeprowadzenie każdego dalekodystansowego raidu, działalność L. O.P.P. w tej dziedzinie była ograniczona jej możliwościami finansowemi mimo całkowitego uznawania ich wartości. W każdym jednak razie Liga może zapisać na swoje dobro wybitny finasowy udział w raidzie kpt. Orlińskiego do Tokio i z powrotem w roku 1926, przeprowadzenie którego w nadzwyczaj trudnych warunkach atmosferycznych i na uszkodzonym w powrotnej drodze samolocie, przyczyniło się wydatnie do propagandy Polski zagranicą. Również L.O.P.P. udzieliła pomocy finansowej w organizacji raidu kpt. Skarzyńskiego w roku 1930, którego przelot 25.000 klm. w głównej mierze nad kontynentem afrykańskim, dokonanym na polskim sprzęcie odbił się powszechnie głośnym echem.

KRAJOWE KONKURSY SAMOLOTÓW TURYSTYCZNYCH.

Większą znacznie ralę odegrała LOPP. w organizacji krajowych lotniczych zawodów, jako stosunkowo mniej kosztownych i bardziej odpowiadających programowi działalności Ligi. Konkursy te mają dwojakie zadanie, a mianowicie jako praktyczny sprawdzian sprzętu oraz wyszkolenie i eliminacja załóg.

Warunki tych konkursów układane były coraz cięższe i dzisiaj zawody te stanowią bardzo poważną próbę dla załóg i sprzętu. Włączony do zawodów, jako jednej z prób, — raid naokoło Polski, spełnia dużą rolę propagandową docierając do najbardziej odległych zakątków, i dając miejscowemu społeczeństwu przegląd najnowocześniejszych samolotów. Poza urządzeniem własnych zawodów, udzielała również Liga pomocy organizacyjnej i pieniężnej poczynaniom Klubów Lotniczych w organizacji miejscowych konkursów lub raidów jak nprz. Loty Południowo-Zachodniej Polski, Zimowe Zawody Lubelsko-Podlaskie i pierwszy raid nakoło Polski lotniczek polskich.

AEROKLUBY.

Rozbudzony i poparty przez Ligę sport lotniczy w krótkim czasie rozrósł się do tego stopnia, że zaszła potrzeba stworzenia odrębnej organizacji, którаby jednoczyła ludzi sportem tym interesujących i uprawiających go. Taką organizacją, odciążającą LOPP. od części jej pracy stały się Aerokluby, zawiązane początkowo jako akademickie, a następnie przekształcone na terytorjalne. Od samego początku ich powstania Liga udziela Klubom tym wybitnej pomocy w sprzęcie i pieniężnej; ponadto uznając konieczność istnienia organizacji jednoczącej wszystkie Kluby i mającej prawo reprezentowania cywilnego lotnictwa polskiego wobec zagranicy — spowodowała wspólnie z Dep. Lotnictwa ponowne powołanie do życia Aeroklubu R. P., którego znaczenie na terenie międzynarodowym staje się z każdym rokiem coraz większe, w miarę jak rozwija się polskie lotnictwo sportowe, którego powstanie i rozwój jest w znacznej części zasługą L O. P. P.

SZYBOWNICTWO.

Również i najmłodszą gałęzią sportu lotniczego, a mianowicie szybownictwem zajęła się L.O.P.P. od pierwszych jego początków w Polsce, które się zbiegły z datą powstania Ligi t. j. od 1923 roku. Przy pomocy Ligi zostają urządzane pierwsze zawody szybowcowe w Karpatach i na wybrzeżu morskim, oraz wysłane wyprawy na poszukiwanie terenów szybowcowych. Mierne rezultaty uzyskane na zawodach ze względu na nieznajomość zasad budowania szybowców, odmiennych od konstrukcji samolotów, oraz nieudane próby znalezienia dobrych szybowisk, spowodowały że ruch szybowcowy zamarł na okres kilku lat, ogniskując się jedynie we Lwowie w tamtejszym Związku Awjatycznym.

Zamówiony przez Ligę szybowiec rekordowy S. G. 28 bierze udział w roku 1932 w Międzynarodowych Zawodach w Rhön i wybitnie przyczynia się do osiągnięcia przez polską ekipę drugiego miejsca w ogólnej klasyfikacji.

LOTNISKA I HANGARY

Ażeby lotnictwo mogło mieć racjonalne podstawy dla swego rozwoju, koniecznym warunkiem jest należyte zorganizowanie sieci lotnisk. Samolot dzisiejszy wymaga odpowiednio wyrównanego terenu dla startu lądowania, poza tem możność zaopatrzenia się w paliwo i smary i ukrycia się przed złemi warunkami atmosferycznemi. Wymogi powyższe są uszeregowane w kolejnej ich ważności i w ten sposób postępowała też praca Ligi w urządzaniu sieci lotnisk t. j. przedewszystkiem przygotowanie terenu, następnie budowa zbiorników względnie schronów na materjały pędne i wreszcie budowa hangarów tam, gdzie zachodziła tego potrzeba. Rozbudowa sieci lotnisk ażeby spełniała należycie swe zadania musi być prowadzona planowo z uwzględnieniem potrzeb przedewszystkiem wojska, a następnie komunikacji lotniczej i sportu lotniczego.

O ile teren proponowany nie wymagał dużych nakładów ze strony LOPP. to wówczas, po uzgodnieniu stanowiska z władzami lotniczemi przystępowoła Liga do budowy również i tam lotniska.

Poza tem Liga udzielała w wielu wypadkach pomocy władzom państwowym zarówno w wyszukiwaniu terenów dla lotnisk budowanych przez Państwo, jak i przyczyniała się znacznemi subsydjami do ich urządzania.

POLSKIE LOTNICTWO WOJSKOWE A L.O.P.P.

W roku bieżącym mija 10 lat od chwili powstania Ligi Obrony Powietrznej Państwa. Mówiąc o rocznicy tej, nie sposób pominąć roli jaką Liga odegrała w rozwoju lotnictwa polskiego. Mam tu na myśli, w pierwszym rzędzie, lotnictwo wojskowe, albowiem wszystkie dalsze gałęzie lotnictwa (komunikacyjne i sportowe) wywiodły swój żywot z lotnictwa wojskowego.

Zadania powietrznej obrony państwa, jakie Liga wzięła na siebie, są tak ściśle związane z lotnictwem wojskowem, — tak łączą się we wspólnym wysiłku, — że na pewnych odcinkach wzajemnej współpracy trudno przeprowadzić rozgraniczenie pomiędzy tą instytucją cywilną, a lotnictwem wojskowem.

Nieulega wątpliwości, że zadania Ligi nie opierają się tylko na współpracy i poparciu lotnictwa wojskowego, — to byłoby zbyt jednostronne działanie i nie osiągnęłoby tych celów, jakie sobie Liga wyznaczyła. Niemniej jednak współpraca z lotnictwem wojskowem musi być jednym z najważniejszych zadań Ligi. Potwierdzenie tego zapatrywania znajdujemy w oświadczeniu znakomitego znawcy zagadnień obrony powietrznej ppłk. wojska franc. Vauthier, który na wstępie do swej książki „Niebezpieczeństwo Lotnicze i Przyszłość Kraju", tak mówi o konieczności współpracy wojska z ludnością cywilną:

„... Jedną z najbardziej charakterystycznych cech niebezpieczeństwa lotniczego jest to, że nie można mu się przeciwstawić wyłącznie tylko przy pomocy wojska. W istocie swej, niebezpieczeństwo lotnicze zagraża życiu państwa na wszystkich jego odcinkach; toteż obrona przeciwlotnicza łączyć winna w sobie w równej mierze wysiłki ze strony wojska, jak i całego społeczeństwa".

Wysiłki ze strony wojska dla obrony powietrznej państwa zostaną ujęte, przeprowadzone i przygotowane przez władze wojskowe. Wysiłki społeczeństwa cywilnego musi ująć, zorganizować i poprowadzić w należytym kierunku tego rodzaju instytucja, jaką jest LOPP.

Jednym z czynników, który obalił pojęcia granic i frontów jest lotnictwo. Dopóki nie wynaleziono samolotów i nie zastosowano go do celów wojny, wojna sama obejmowała tylko pewne tereny ściśle ograniczone, poza któremi ludność danego kraju mogła żyć spokojnie nie narażona na okrucieństwa i okropności wojenne. Dziś

sytuacja ta uległa radykalnej zmianie, lotnictwo obaliło pojęcia linji na której spotykały się dwie wrogie sobie armje, a wprowadziło pojęcie przestrzeni dostępnej dla samolotów, zamieniając temsamem linję frontu na powierzchnię frontu. Wszędzie tam, gdzie dosięgnie samolot nieprzyjacielskie grozi niebezpieczeństwo, tak wojsku, jak ludności cywilnej, pomimo, że oficjalna linja frontu, czy granicy bronionej przez wojska, będzie oddalona o setki kilometrów od zagrożonego „wewnętrznego frontu powietrznego".

Dzisiejszy zasięg samolotów nieprzyjacielskich zagraża całemu obszarowi pańzachodu, — a zatem frontem powietrzstwa polskiego, tak ze wschodu, jak i z nym Polski będzie przestrzeń nad powierzchnią naszej całej Ojczyzny.

Nowoczesne samoloty bombardujące o zasięgu 1.000 klm. (t. j. pół odległości przebytej w linji prostej) i nośności, wynoszącej 2 tonny bomb, mogą zjawić się nad jakimkolwiek swobodnie obranym punktem naszego kraju i przeprowadzić zamierzoną akcję z powietrza. Jakżeż będzie wyglądać ta akcja z powietrza? Według dzisiejszego stanu techniki broni lotniczej, działanie z powietrza przeciw celom ziemnym może polegać na obrzuceniu danego punktu, czy rejonu bombami wybuchowemi, zapalającemi, gazowemi i bakterjologicznemi, — może dalej nastąpić przy użyciu broni palnej, — a wreszcie, działanie to, może polegać na wysadzeniu w pewnych punktach kraju desantów, składających się z oddziałów wojskowych, doskonale uzbrojonych i zdecydowanych na wszystko, celem wykonania ważnych zadań, polegających na zniszczeniu wyznaczonych objektów.

Środki, jakie trzeba stosować dla skutecznej obrony kraju przed niebezpieczeństwem lotniczem są nam dostatecznie znane, niemniej jednak powtórzę je za ppłk. Vauthier. Są nimi:

1) **Silne lotnictwo zaczepne, zdolne do wypraw zapobiegawczych i odwetowych** (represyjnych).
2) **Lotnictwo obronne, przeznaczone do obrony najważniejszych objektów czułych.**
3) **Naziemne środki obrony.**
4) **Środki bierne.**
5) **Planowe przystosowanie i regulacja kraju.**

Wiemy więc, jakie należy stosować środki dla obrony przed niebezpieczeństwem lotniczem. Obecnie rozdzielmy obowiązki jakie leżą w przygotowaniu obrony przez lotnictwo, od obowiązków, jakie leżą na społeczeństwie cywilnem, reprezentowanem przez L.O.P.P.

Obronę przciwlotniczą będzie przeprowadzało całe wojsko, tak na froncie, jak i wewnątrz kraju, przy użyciu swej broni, oraz specjalnych środków przeznaczonych do obrony. Ponieważ przedmiotem naszych rozważań będzie obrona kraju przed niebezpieczeństwem lotniczem, przeto pominiemy obronę przeciwlotniczą wojska, jaką ono będzie przeprowadzać na terenie działań wojennych, ograniczając się jedynie do zagadnień obrony powietrznej kraju.

Obrona przeciwlotnicza zasadza się na obronie czynnej i biernej. Na obronę czynną całego kraju nie mamy środków, dlatego też tylko bardzo ważne, pod względem politycznym i wojskowym objekty, tak zwane „punkty czułe", będą bronione środkami obrony czynnej, — natomiast obronę bierną musimy stosować na terenie całego kraju.

Środków obrony czynnej dostarczy wojsko, ono będzie niemi dysponować, — środków obrony biernej musi dostarczyć całe społeczeństwo, podporządkowując się kierownictwu wojskowemu w czasie wojny. Przygotowaniem środków biernych w czasie pokoju zajmuje się całkowicie L O. P .P.

Środkami obrony czynnej są: lotnictwo, artylerja i karabiny maszynowe przeciwlotnicze, reflektory, balony zaporowe. Najskuteczniejszym środkiem obrony czynnej jest samolot. Podczas wielkiej wojny ilość samolotów zestrzelonych przez samoloty była 3—4 razy większa od ilości samolotów zestrzelonych, czy zniszczonych przez wszystkie inne środki obrony. Bez służby obserwacyjno - meldunkowej i alarmowej, którą będzie przeprowadzać ludność cywilna, zorganizowana, wyszkolona i przygotowana przez LOPP, już w czasie pokoju, nie można sobie wyobrazić pracy lotnictwa na rzecz obrony kraju.

Przyjmując, że najskuteczniejszym środkiem obrony przeciwlotniczej jest samolot, zatem logicznie biorąc, powinniśmy się starać skierować cały wysiłek na rozbudowę lotnictwa polskiego. Niewątpliwie, jest to jednem z naczelnych zadań Ligi, które Liga w miarę swych sił i możności wykonuje. Pojęcie lotnictwa, to nietylko samolot, który widzimy w powietrzu, ale to szereg niewidocznych i mniej efektownych czynników, które składają się na całość tej wspaniałej broni.

Potęga powietrzna państwa nie opiera się tylko na lotnictwie wojskowem, ale i na lotnictwie sportowem i komunikacyjnem, które są naturalnem uzupełnieniem lotnictwa wojskowego na wypadek wojny.

Wojnę prowadzi cały naród, a nie tylko jego odłam umundurowany. Na wypadek wojny zmobilizuje się wszystkie środki obronne, pomimo, że pozornie w czasie pokoju nie mają one żadnego związku z armją. Inżynier lotnictwa cywilnego, pilot sportowy, czy komunikacyjny, mechanik i robotnik pracujący dziś w fabryce cywilnej, uzupełnią kadry lotnictwa wojskowego, w razie niebezpieczeństwa, stając ramię przy ramieniu z zawodowym wojskowym do wspólnej obrony dla wszystkich jednakowo drogiej Ojczyzny. Dlatego popierając dziś lotnictwo cywilne, budujemy silne lotnictwo wojskowe na wypadek wojny.

Przyglądnijmy się organizacji naczelnych władz L. O. P. P., — widzimy tam, że Zarząd Główny ma dwa wydziały i kilka komisyj. Pierwszym wydziałem jest wydział lotnictwa, a drugim wydział opl. i opgaz. Budżet na rok 1933 przewiduje na lotnictwo 425.000 zł., a więc jedną z największych pozycyj. Zobaczmy na jakie cele jest przeznaczona ta suma. Preliminarz budżetowy tak określa zamiary Ligi w tym kierunku:

UMOTYWOWANIE WYDATKÓW.

1. **Lotnictwo** — zł. 425.000.—

Suma ta przewidziana jest na program prac Wydziału Lotniczego, jako to: — Sport lotniczy, Popieranie twórczości i prac naukowych, Stypendja i Subwencje, Konkursy i Raidy, Szybownictwo, Wydawnictwa fachowe, Budowę lotnisk oraz na Personel fachowy i Nieprzewidziane".

W sprawozdaniu z 1927 roku czytamy pod rubryką „Prace związane z rozwojem lotnictwa":

Zarząd Główny w 1927 r., podzielając zapatrywania komitetów szczególny nacisk kładł na propagandę żywem słowem..."

„...Komitety zgodnie stwierdzają wielkie zainteresowanie się młodzieży modelarstwem, a Lubelski donosi, że prace w modelarniach wpłynęły już na poświęcenie się kilku osób pracy zawodowej w lotnictwie..."

„...Główną część programu Ligi stanowiła rozbudowa lotnisk, wg. planu ustalonego po raz pierwszy w 1926 r...."

„...Pod Radomiem wybrano teren na lotnisko szkoły pilotów...

...Na terenie komitetu Wileńskiego były prowadzone prace przy urządzeniu lotnisk w Wilnie i Mołodecznie...

...W Łucku zakończono budowę hangaru kosztem 81.000 zł...

...Komitet Śląski rozbudował port lotniczy w Katowicach...

...W roku sprawozdawczym Instytut Aerodynamiczny nie był jeszcze przyjęty na budżet państwowy przeto Liga Obrony Pow. Państwa była zmuszona asygnować fundusze nietylko na skompletowanie wewnętrznych instalacyj instytutu, lecz i na jego prace...

....L. O. P. P. ma w swoim programie szkolenie fachowego personelu lotniczego, koniecznego dla zaspokojenia potrzeb lotnictwa cywilnego i przygotowania rezerw. Jest to zadanie pierwszorzędnego znaczenia i z tego względu L. O. P. P. przeznacza na to dosyć znaczne fundusze.

Szkolenie obejmuje trzy działy, a mianowicie:

1) szkolenie pilotów,
2) szkolenie mechaników i pomocników mechaników,
3) przygotowanie wyższego personelu technicznego...

...Jedna cywilna szkoła mechaników nie wystarcza jednak na zaspokojenie potrzeb lotnictwa polskiego, wobec czego ogólne zgromadzenie Ligi w r. ub. postanowiło wybudować drugą szkołę dla 50 uczniów we Lwowie.

...W trosce o dostarczenie polskiemu lotnictwu personelu technicznego o wysokich kwalifikacjach Zarząd Główny wzorem lat ubiegłych, udzielał stypendjów inżynierom na praktykę w fabrykach zagranicznych, bądź też na dokończenie zagranicą wyższych studjów naukowych...

...Zarząd Główny wyasygnował zł. 7.000 na potrzeby katedry budowy płatowców w Politechnice Warszawskiej...

...Zarząd Główny zakupił teren na budowę stacji meteorologicznej w Jabłonnie.

...Związek Awiatyczny studentów Politechniki Lwowskiej otrzymał od tamtejszego komitetu zł. 500 na budowę szybowca, bibljotekę i na koszty, związane z poszukiwaniem szybowiska.

...Zarząd Główny zaopatrzył kilka szkół w silniki nieseryjne, służyć mogące do celów naukowych.

...W październiku 1927 r. został zorganizowany przez Zarząd Główny I-szy Krajowy Konkurs Awionetek.

...Zarząd Główny pragnąc ustalić typy hangarów budowanych na lotniskach L.O.P.P. ogłosił 2 konkursy na projekty.

...Warszawski Komitet Stołeczny udzielił wydatnej pomocy Sekcji Lotniczej studentów Politechniki Warszawskiej. Sybsydjował budowę awionetki p. Drzewieckiego, budowę awionetek pp. Rogalskiego i Wigury, oraz p. Praussa i przeznaczył pewną kwotę na budowę ślizgowca.

Z tych luźnych urywkowych zdań sprawozdania widzimy, że Liga rozumiejąc dobrze swe zadania, specjalną uwagę, wyrażającą się szeregiem kosztów i wysiłków, poświęciła lotnictwu, widząc w jego rozwoju najlepszy czynnik obrony powietrznej.

Praca Ligi, zapoczątkowana przed 10-ciu laty, miała dla lotnictwa niezmierne znaczenie, które po krótce da się ująć następująco:

— wzmożono propagandę i uświadomienie społeczeństwa w zagadnieniach lotniczych,

— rozbudowano szereg lotnisk i lądowisk,

— ukończono budowę szkoły pilotów w Radomiu,

— wybudowano i subsydjowano Instytut Aerodynamiczny,

— wybudowano i utrzymano dwie szkoły mechaników,

— subsydjowano inżynierów lotniczych na studjach zagranicznych,

— dzięki subwencjom Ligi rozwinęło się szybownictwo,

— przez zapoczątkowanie konkursów lotnictwa sportowego i pomoc finansową, przyczyniono się wydatnie do rozwoju lotnictwa,

— popierano i finansowano prace konstrukcyjne, czego wyrazem są doskonałe własne samoloty sportowe (R.W.D.),

— stworzono dużym kosztem i wysiłkiem fabryczkę samolotów na Okęciu i oddano ją do dyspozycji Sekcji Lotniczej studetów Politechniki Warsz.

— wreszcie finansowano szereg wydawnictw naukowych i popularnych z dziedziny lotnictwa i obrony przeciwlotniczej.

Wyrazem mądrych poglądów Ligi na zagadnienia lotnicze, jest krótka wzmianka, którą sobie pozwolę przytoczyć ze sprawozdania z 1931 roku:

„...LOTNICTWO.

W dziedzinie lotniczej w roku sprawozdawczym prace L. O. P. P. dotyczyły w pierwszym rzędzie dalszej planowej rozbudowy lotnisk, wyszkolenia personelu fachowego, rozwoju sportu lotniczego i popierania twórczości i nauki polskiej na polu lotnictwa. Te najważniejsze odcinki działalności lotniczej Ligi muszą być stale prowadzone z niesłabnącem natężeniem, jeżeli chcemy przynieść rzeczywistą korzyść lotnictwu polskiemu i utrzymać jego poziom na wysokości poziomu obcych mocarstw lotniczych.

Dzięki też planowej i systematycznej działalności Ligi, uzyskane rezultaty przedstawiają już poważny dorobek, zwiększający się stale z roku na rok. Poza powyżej wymienionemi dziedzinami pracy lotniczej L. O. P. P., działalność jej przejawia się w dalszem znakowaniu miejscowości, wydaniu dzieł z zakresu lotnictwa, popieraniu wydawnictw fachowych, udzielaniu subwencyj na imprezy lotnicze i t. p.

Szereg dziedzin życia lotniczego zawdzięcza swój rozwój w Polsce pomocy materjalnej i moralnej L. O. P. P. Szybownictwo, lotnictwo sportowe, rozwój polskiej myśli konstrukcyjnej, wzrost liczby inżynierów, pilotów i mechaników, wzrost liczby lotnisk i lądowisk, — wszystko to jest rezultatem 10-cio letniej pracy Ligi na polu lotniczem.

Rezultaty wspaniałe, praca zapoczątkowana przed 10-ciu laty wydała spodziewane owoce, — ba, nawet je mocno przewyższyła w niektórych działach.

Wracając jednak do idei przewodniej tego artykułu, musimy znów poruszyć zagadnienia obrony powietrznej państwa. Czy rezultaty osiągnięte przez Ligę w dziale lotniczym usprawiedliwiają koszta i wysiłki przeznaczone na obronę? — Niewątpliwie tak. Popierając w ten sposób rozwój lotnictwa, jak to czyni Liga, stwarza się najskuteczniejszy czynny środek obrony powietrznej państwa. Na wstępie mówiliśmy, iż w żadnym wypadku rozbudowa środków obrony czynnej, nie zwalnia od obowiązku przygotowania obrony biernej.

Na czem polega obrona bierna i jakie są obowiązki Ligi w tej sprawie? Obrona bierna będzie polegać na zaalarmowaniu ludności przed grożącym jej napadem lotniczym, wykorzystaniem odpowiednio przygotowanych schronów, zorganizowaniu i użyciu drużyn ratowniczych.

Mówiliśmy już, że całego kraju nie potrafimy obronić przed napadami lotniczymi, można natomiast wydatnie zmniejszyć skutki tego rodzaju napadów przez uświadomienie ludności i zorganizowanie środków obrony biernej.

Uświadomienie ludności to jeden z pierwszych warunków powodzenia obrony biernej. Uświadomienie to nie może się ograniczyć li tylko do poznania samego niebezpieczeństwa, musi ono równocześnie wskazać i środki, oraz sposoby, jakie należy zastosować, dla swej obrony i bezpieczeństwa. Każdy obywatel państwa powinien wiedzieć, jak ma się zachować i co ma robić na wypadek alarmu lotniczego.

Kwestja alarmu jest rzeczą odpowiednio wyszkolonej i już w czasie pokoju przygotowanej służby obserwacyjno-meldunkowej. Organizacja tej służby powinna funkcjonować, tak w czasie pokoju, jak i wojny. Winna ona być stale poinformowaną o możliwościach lotnictwa nieprzyjacielskiego, o jego zasięgu, środkach działania i sposobach napadu. W czasie wojny musi ona na czas uprzedzić społeczeństwo o grożącym mu napadzie lotniczym, uprzedzając równocześnie władze dysponujące środkami obronnymi celem umożliwienia im przygotowania obrony czynnej.

Ażeby móc podołać wymaganiom służby informacyjnej musi się zastosować specjalną organizację obejmującą cały kraj, której kierownictwo spoczywać musi w rękach tego dowódcy, któremu powierzono obronę przeciwlotniczą kraju. Najniższą komórką tej organizacji jest posterunek obserwacyjno - meldunkowy, składający się z kilku ludzi zaopatrzonych w niezbędny sprzęt i rozporządzających odpowiedniemi środkami łączności. Posterunek taki umieszcza się w odległości około 10 klm. obok siebie.

Cały kraj powinien być pokryty gęstą siecią takich posterunków obs.-meld. od granicy, czy linji frontu wgłąb kraju. Posterunki te będą należeć do wyznaczonych im lokalnych central obs.-meld., te zaś ostatnie podlegać będą centrali głównej O. P. L. kraju. Posterunek obs.-meld. musi rozpoznać samolot nieprzyjacielski i zawiadomić o tem centralę obs.-meld. Zadaniem centrali będzie zbieranie wiadomości, śledzenie posuwania się samolotów nieprzyjacielskich na swym obszarze, alarmowanie oddziałów obrony, służby i ludności cywilnej; central sąsiednich, oraz dowództwo obrony przeciwlotniczej obszaru krajowego. Służba obs.-meld. funkcjonować może tylko przy odpowiedniej sieci łączności i wyspecjalizowanej obsłudze. Jej praca łączy się ściśle z czynnymi środkami obrony przeciwlotniczej, a dla lotnictwa ma specjalne znaczenie. Dzięki niej lotnictwo zdobywa potrzebne wiadomości o lotnictwie nieprzyjacielskiem, dzięki niej wreszcie możemy na czas uruchomić najlepsze środki obronne, do odparcia i zwalczenia napadu nieprzyjacielskiego, przy użyciu własnego lotnictwa, przeznaczonego do obrony.

Ze służbą obs.-meld. łączy się ściśle służba alarmowa, która przy pomocy umówionych sygnałów alarmuje ludność, uprzedzając ją o początku i zakończeniu niebezpieczeństwa powietrznego.

Do służby obs.-meld. najwięcej nadawałaby się młodzież, która nie osiągnęła jeszcze wieku poborowego. Wciągnięcie do tej służby tego rodzaju organizacyi, jak „Strzelec", „Harcerze", organizacje P. W. i t. d. i wyszkolenie ich w czasie pokoju, mogłoby wydać doskonałe rezultaty.

Dalszemi zadaniami obrony biernej będzie stworzenie odpowiedniej organizacji ratowniczej. Każdy napad lotniczy niesie w sobie różnorakie niebezpieczeństwa. Może to być pożar, gaz, rany i zniszczenia wywołane wybuchami bomb. Powoduje to konieczność przygotowania już w czasie pokoju akcji ratowniczej przeciwpożarowej, przeciwgazowej, sanitarnej i t. p. Ewakuacja ludności z pewnych najwięcej narażonych na napady miejscowości, budowa schronów, maski gazowe, gaszenie świateł, przygotowanie budowli i urządzeń miejskich do zmniejszenia efektów napadów, będzie już tylko następstwem planowej i dobrze pomyślanej obrony biernej. W tych zadaniach otwiera się wdzięczne pole do pracy dla L. O. P. P.

Na zakończenie zreasumujmy i ustalmy zadania Ligi i lotnictwa na wspólnej platformie powietrznej obrony kraju. Najskuteczniejszym środkiem obronnym jest silne własne lotnictwo. Wysiłki Ligi nad jego rozwojem, prowadzone od 10-ciu lat wydały doskonałe rezultaty, — niewątpliwie i dalej rozwój ten pójdzie w wymaganym kierunku i tempie, dzięki pomocy ze strony Ligi. Druga nasza wspólna dziedzina, to obrona bierna, a specjalnie związana z lotnictwem służba obserw.-meldunkowa.

CZY JESTESMY PRZYGOTOWANI?

Pytanie to rzucamy w związku z niezwykle doniosłemi wydarzeniami w obecnej polityce europejskiej.

Pytania tego rodzaju rzucamy od 10-ciu lat — lecz mimo postępów organizacyjnych, pogłębiających te hasła, wiele odcinków w ogólnej obronie przeciwlotniczo-gazowej w szerokich masach naszego społeczeństwa nie znalazło właściwego oddźwięku, zrozumienia i poparcia, — a przedewszystkiem wyrazu obronnego.

W momencie zgrozy, trudniej będzie oczekiwać powszechnej, skutecznej pomocy z tej prostej przyczyny, że przygotowania organizacyjno-techniczne LOPP są zbyt ograniczone, zależne od ofiarności uświadomionej części społeczeństwa.

Mimo wszystko należy podkreślić z dumą, że najpotężniejszą organizacją w Polsce jest L. O. P. P., która przy swym sztandarze skupiła w przeciągu 10-ciu lat pracy

miljon obywateli!

Niema powiatu Rzeczypospolitej, w którymby nie istniało kilkadziesiąt kół LOPP.

A mimo to — jeszcze jest do wypełnienia wiele zasadniczych warunków, by można było w przyszłość spojrzeć spokojnie i rzec sobie — *jesteśmy gotowi!*

Ktoś zapyta — jakie sumy pieniężne są potrzebne na zapewnienie ludności cywilnej ochrony na wypadek wojny?

Odpowiedź — *miljardy i współpraca z L. O. P. P. całego społeczeństwa!*

Grosz złożony na cele L. O. P. P. — staje się kapitałem obrony narodowej.

Jesteśmy wzorem dla szeregu narodów, wysoce kulturalnych, pod względem samorzutnej ofiarności na cele obrony narodowej — przynależność do L. O. P. P. stała się odruchem patrjotyzmu, wypłynęła ze zrozumienia, że grosze nasze są cegiełkami do utrwalenia potężnego gmachu naszej NIEPODLEGŁOŚCI — a współpraca — to cement serc naszych, to nasza potęga!

Pewna część naszego społeczeństwa, która odsunęła się od zagadnień L.O.P.P., zwrócone ma oczy na toczące się od szeregu lat w Lidze Narodów konferencje rozbrojeniowe — przypuszczając, że konferencje te zabezpieczą życie i mienie obywateli.

Rozumowania takie są błędne i antyspołeczne.

Od przeszło dwuch tysięcy lat toczą się konferencje rozbrojeniowe.

Nie omylimy się, jeżeli powiemy, że problemy bezpieczeństwa i rozbrojenia były równie aktualne, jak obecnie — *w epoce kamiennej!*

Odtąd niema dnia, jak ongiś, aby nie zawierano paktów, planów, umów, układów, traktatów wiecznego pokoju, przyjaźni i t. p.

A wartość tych umów ustnych, czy pisemnych, była prawie że we wszystkich wypadkach usypianiem czujności.

Rozbrojenie, aby było skuteczne, musiałoby być gremjalnie przeprowadzone, a wymagałoby to przezwyciężenia bardzo licznych i poważnych trudności; wymagałoby przekonstruowania całego ustroju gospodarczego z jednej strony, a moralnego nastawienia z drugiej strony.

Pomiędzy krajem, silnie uprzemysłowionym, jak np. Niemcy, a krajem wybitnie rolniczym, jak nasz, nie mówiąc już o stosunku sił żywych — rozbrojenie uważać należy za niemożliwe, ponieważ kraj uprzemysłowiony w razie konfliktu wojennego ma możność szybszego zmobilizowania środków walki.

A kto szybciej mobilizuje swoje siły — ten zwycięża!

Wojna światowa, oraz traktaty pokojowe po wojnie — przekonały nas, że jedynie przekonywującym argumentem w obecnych warunkach politycznych jest gotowość natychmiastowego odparcia jakichkolwiek tendencyj zaborczych na całość Rzeczypospolitej.

„Hasła rewizji granic mogą doprowadzić do wojny!"

„Niemcy grożą wojną na wypadek rozbicia konferencji rozbrojeniowej".

„Nikt nie wie dzisiaj — woła przywódca Stahlhelmu — czy mimo tendencji pokojowych (!?!) Niemiec *zrządzeniem losu nie dojdzie do nowej wojny!"*

„Wojna w 1935 r.!"

„Wojna w 1939 r.!"

„Za 10 lat!"

„Jutro i t. p.!"

Oto cała litanja zdań i słów w najrozmaitszych okolicznościach wygłaszanych.

„Drang nach Osten" należy do historji.

„Nie na to padło 10 miljonów żołnierzy, aby Niemcom pod sztandarami pokoju pozowolono na kradzież Pomorza — ziem rdzennie polskich — podniósł w dyskusji w francuskiej izbie posłów poseł Franklin - Bouillon.

Podobnie życzliwe stanowisko zajęła angielska Izba gmin.

Jak będzie wyglądała przyszła wojna?

Wojna przyszłości będzie jakby potwierdzeniem przepowiedni ewangelisty św. Mateusza, który powiada:

„Przeto, gdy ujrzycie obrzydliwość spustoszenia, opowiedzianą przez Daniela Proroka, stojącą na miejscu świętem, tedy ci, co będą w ziemi Judzkiej, niech uciekają w góry. A kto na dachu, niechaj nie zstępuje, aby co wziął z domu swego.

A biada brzemiennym i piersiami karmiącym w one dni".

Żyjemy w epoce, która się kończy. Może przeżywamy ostatni akt tragedji naszej kultury. — I zdaje się, że ginie t. zw. cywilizacja oceaniczna, która być może, w najbliższej przyszłości zastąpiona będzie drogą ewolucji *przez powstającą dziś cywilizację powietrzną..*

Wojna w powietrzu.

Losy przyszłej wojny rozstrzygać się będą nie na lądzie, ani na morzu, lecz w powietrzu.

Nieprzyjacielskie siły powietrzne nie będą dbały o armję wrogów, porty i inne przeżytki przeszłości.

W pierwszą godzinę wojny będą starały się przeniknąć możliwie jaknajgłębiej na tyły wrogiego kraju, by zniszczyć fabryki, kopalnie, składy, węzły kolejowe mosty, miasta i osiedla — wywołać po-

Ziemia zapali się.

Mimo śmiercionośnych gazów, strony płoch w centrach politycznych i administracyjnych.

wojujące będą stosowały bomby o nieznanej dotychczas sile wybuchowej.

Obecnie już istnieją zagranicą bomby dające przy upadku temperaturę 3.000 stopni.

Od tej piekielnej temperatury, metalowa powierzchni bomby rozpala się do białości i przepala na wylot dom, — pożar wybuchnie jednocześnie na wszystkich piętrach i walczyć z tym ogniem nie będzie możliwości.

Bomby te będą służyły do niszczenia przewodów elektrycznych, gazowych, kanalizacji, torów kolejowych i t. p.

Niewidzialne samoloty.

W roku ubiegłym podczas manewrów lotniczych, w Anglji, zostały wypróbowane „niewidzialne samoloty".

Były to samoloty zabarwione odpowiednio w ten sposób, że w nocy na tle nieba, nie było żadnej możliwości odkrycia ich, nawet przy pomocy najsilniejszych reflektorów i z 250 samolotów podczas nalotu na Londyn, 234 przeleciało zupełnie niespostrzeżenie nad siecią posterunków obserwacyjnych.

Czynione są doświadczenia nad niewidzialnością samolotów, podczas dnia — doświadczenia te okryte są tajemnicą.

O perspektywach wojny chemicznej i bakterjologicznej.

Gazy, jakiemi obecnie rozporządzają ministerstwa dużych państw, przewyższają swoją siłą niszczycielską najśmielszą wyobraźnię.

Prawie wszystkie gazy posiadają moc przenikania w organizm ludzki niespostrzeżenie, nie wywołując początkowo żadnych objawów chorobowych.

Jednym z najstraszniejszych ze znanych jest t. zw. *„zielony gaz".*

Pod działaniem tego gazu, tkanki i naczynia krwionośne płuc, wciągają w siebie wszystką krew. Płuca stają się w całem tego słowa znaczeniu, zalane krwią i człowiek umiera ze wszystkiemi oznakami utopienia. Tonie tylko we własnej krwi.

Telewizja, radjofonja — niewidzialne pułapki dla samolotów.

Zbliża się okres „humanitaryzacji" wojny.

Nie będziemy w rozbieżności w sądzie, na podstawie wyżej przytoczonych przykładach, gdy powiemy — że wojna stanie się rzeczywiście „łagodną, higjeniczną i estetyczną",

Strzały bez huku, ognia i dymu, tłumiki do silników spalinowych, zredukowały wybuchy do szmerów, tak, że szybujące wysoko nad naszemi głowami eskadry sa-

molotów będą i niewidoczne i bezszelestne.

Bomby atomowe, jak zabawki dziecięce — spadać będą — czyniąc niewyobrażalne dziś spustoszenia w promieniu kilku kilometrów kwadratowych, a może i setek!

Ostatnio grupa angielskich chemików wynalazła kliszę nadzwyczajnie czułą, która pozwala na wykonywanie zdjęć fotograficznych z odległości tysięcy kilometrów, bez względu na porę dnia i warunki atmosferyczne.

Obraz żądany wydobywać się ma bez względu na otaczające przeszkody a więc przez mur, skorupę ziemską i t. p.

Fenomenalny ten wynalazek ma sprowadzić kompletny przewrót w taktyce wojsk lądowych, powietrznych i w marynarce.

Któż to może przewidzieć?

Wyścig na polu wynajdywania coraz to nowych środków walki.

Promienie śmierci, promienie zatrzymujące na ziemi i w powietrzu silniki, wzniecanie pożarów na odległość za pośrednictwem krótkofalowej stacji radjowej, kierowanie powietrznym robotem, rakiety bakterologiczne i planetarne.

Przyjmijmy, że są to problemy być może w tej chwili nierozwiązane i wydawać się mogą w większości wytworem chorej wyobraźni.

Lecz nie wiemy, co nam przynieść może jutro. Podróże na księżyc Juljusza Vernego przestały być jedynie wytworem fantazji.

Gorączka wojenna znajduje się w powietrzu, a w związku z tem zagadnienia te nabierają tem większego znaczenia.

Musimy zdać sobie sprawę, że naród nieprzygotowany do obrony poniesie olbrzymie straty.

Nie należy zapominać, „że podczas wojny światowej padło *jedenaście miljonów żołnierzy,* że głód pochłonął *siedem miljonów* rannych było ponad *dwadzieścia miljonów ludzi,* a koszta tej łagodnej, dosłownie „małej" wojny, w porównaniu z przyszłą, wyniosły *337 miljardów dolarów.*

A więc — zabicie jednego żołnierza kosztowało przeciętnie 15.565 dolarów.

Potworna cena, w najnowszych kalkulacjach, twierdzą ekonomiści —życie jednego człowieka przedstawiać będzie wartość — pudełka konserw, cenę torebki konfetti.

W zamknięciu bilansu, należy wspomnieć, że zniszczenie materjalne oceniono skromną sumą 2360 miljardów złotych (w złocie).

Praca L. O. P. P. służy gromadzeniu sił dla obrony państwa.

Zadaniem L. O. P. P. jest przygotować całe społeczeństwo bez względu na rasę, język, religję i przekonania polityczne do obrony obywatelskiej przed gazami. oraz przed innemi skutkami działań wojennych i stwarzać najpomyślniejsze warunki obrony przeciwlotniczej dla ludności cywilnej na terenie całego państwa.

Czy osiągnęła L. O. P. P. swój cel? Niestety, mimo imponującego rozwoju, nie przeniknęła jeszcze w duszy całego społeczeństwa.

A przecież w hasłach L. O. P. P. przejawia się świadoma troska — zabezpieczenia życia i dobytku jednostki i narodu.

Od 10 lat prowadzi L. O. P. P. kosztowną propagandę najżywotniejszych haseł.

Dziesięć lat przekonywało się o potrzebie samoobrony obywatelskiej, a mimo to, szeregi nasze w ogromnej większości — zasila przeważnie tylko młodzież.

Ciężarem dla starszych — jest wpłacenie 50-groszowej składki miesięcznej na szczytne cele obrony narodowej!

Chcąc się należycie obronić przed napadem powietrznym wroga — musi się posiadać silne lotnictwo.

W Polsce nie mieliśmy ani jednego dzieła w języku polskim, traktującego o sprawach lotniczych.

L. O. P. P. stworzyła w Polsce literarę lotniczą.

L. O. P. P. zainicjowała powstawanie przemysłu i samowystarczalności lotniczej w kraju — kształciła na wyższych uczelniach w kraju i zagranicą pierwszych pionierów technicznych lotnictwa, którzy dziś z pożytkiem i chwałą pracują nad konstrukcją polskich samolotów i sprzętu pomocniczego. Dzięki temu osiągnęliśmy to, że lotnictwo nasze przeobraża się na samoloty konstrukcji polskich inżynierów w kraju całkowicie wyrabianych.

L. O. P. P. z drobnych składek 50-groszowych swoich członków wybudowała w Warszawie pierwszy w niepodległej Polsce Instytut Aerodynamiczny kosztem około miljona złotych.

W tej pierwszej na wysokim poziomie naukowem postawionej placówce, bada się konstrukcje płatowców. — Stworzenie ośrodka nauki lotniczej, miały na celu uniezależnienie się polskiego przemysłu lotniczego od zagranicy.

Istnieje zamiar ufundowania drugiego Instytutu Aerodynamicznego przy najstarszej polskiej Politecnhice we Lwowie.

Równolegle z zagadnieniami lotniczemi w zrozumieniu doniosłości obrony przeciwchemicznej — wybudowany został przez L. O. P. P. CHEMICZNY INSTYTUT BADAWCZY BRONI CHEMICZNEJ kosztem blizko miljona złotych. Do zakresu pracy Instytutu należy badanie wszelkich możliwości przetwórczych polskich bogactw naturalnych jak: soli, węgla, ropy naftowej, rud i t. p.

Instytut ten powstał dzięki ofiarności społeczeństwa, zgrupowanego w L. O. P. P i rodaków naszych ze Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej.

Należy w tem miejscu szczególnie podkreślić, obywatelski czyn Polonji Amerykańskiej, która 240.000 złotych, wśród siebie zebranych, ofiarowała na ufundowanie Instytutu.

Trzecim objektem w Warszawie jest pośpiesznie wykańczany potężny gmach CYWILNEJ SZKOŁY OBRONY PRZECIWGAZOWEJ. Akcję zabrania potrzebnych funduszów prowadzi Koło Pań L. O. P. P. — Akcja ta obejmuje Polskę i tereny Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej.

L. O. P. P. buduje lotniska na całym obszarze Rzeczypospolitej. Kraj bez bogatej sieci lotnisk w dzisiejszych warunkach komunikacyjnych jest nie do pomyślenia. Ilość lotnisk w danym kraju świadczy, jak wielką wartość dane państwo przywiązuje dla działań lotnictwa w czasie wojny. Świadczy również o stopniu kultury sportowo - lotniczej — o rozwoju lotnictwa.

U nas ilość lotnisk w porównaniu naprzykład z Niemcami jest znikoma.

Budowa lotnisk, hangarów i innych urządzeń, oraz ich konserwacja — wymaga rok rocznie ze strony L. O. P. P. stałej opieki i dużych wkładów pieniężnych.

W Radomiu L. O. P. P. wybudowała wspaniały gmach Szkoły Pilotów z hangarem i olbrzymiem lotniskiem, które przekazała Ministerstwu Spraw Wojskowych.

Z ośrodka pracy, której patronuje L. O P. P. wyszedł wspaniały typ samolotu R. W. D. 5, który zdobył pierwszą nagrodę na zawodach międzynarodowych w 1932 roku.

Żwirko i Wigura okryli wówczas imię Polski aureolą sławy światowej.

A dziś na wytwórnię polską, która wydała ów zwycięski samolot, zwrócone są oczy całej Polski i zagranicy, albowiem znów pracuje ona nad stworzeniem takich samolotów, które mogłyby skutecznie stawić czoło najlepszym współzawodnikom świata w Challenge'u 1934 roku, aby zapewnić Polsce nowy triumf, nowe zwycięstwo.

Pomaga do tego z całego serca L. O. P. P., rozsądnie i umiejętnie szafarząc groszem publicznym i idąc twardym krokiem po swojej linji, aby w miarę sił i środków, stale i niezmordowanie przyczyniać się do budowania potęgi i bezpieczeństwa Rzeczypospolitej.

Rozgrywające się wypadki na zachodzie, zmuszają nas do silniejszego zaakcentowania konieczności oceny i rewizji naszych przygotowań obrony przeciwlotniczo - gazowej, — a jest ich tak wiele, że ograniczymy się do tytułów tych prac, które oczekują rozświetlenia.

Powszechne wyszkolenie w obronie przeciwlotniczej i gazowej ludności.

Przygotowanie miast i osiedli przed atakami z powietrza — budowa schronów publicznych.

Uruchomienie rodzimego przemysłu, któryby pokrywał zapotrzebowanie na sprzęt i materjał oplg.

Szkolenie obywateli według potrzeb tych poruszonych zagadnień w odpowiednich grupach. Na wypadek wojny kadry te automatycznie zajmowałyby wyznaczone stanowiska, jak np. angielskie korpusy posterunków obserwacyjno-meldunkowych.

Oddziały te winny składać się w większości z kobiet.

I tak dalej.

Rozbudowa naszego lotnictwa, zorganizowanie na całym odszarze Rzeczypospolitej obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej dla ludności cywilnej uzależnione jest od stopnia poparcia zamierzeń L. O. P. P. przez całe społeczeństwo.

Obywatelskie czyny, budują państwo — dobro, Jego potęga i stanowisko mocarstwowe spoczywa w rękach obywateli.

Niechajże tedy mnożą się nasze szeregi, niech nie brakuje w nich nikogo, bo wojna przyszłości nikogo oszczędzać nie będzie. Im więcej nas będzie w tej pięknej organizacji Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, tem pewniejszy będzie nasz naród w chwilach ciężkiej próby.

Bierzmy przykład z Najdostojniejszego Protektora naszej Ligi, Pana Prezydenta Rzeczypospolitej i członka honorowego Pana Marszałka Józefa Piłsudskiego, którzy z ojcowską troską odnoszą się do wszystkich naszych prac i poczynań, gdyż wiedzą, że polską i rozumną drogą kroczymy.

MJR. CH. M. KRETOWICZ.

Białostocki Komitet Wojewódzki



Siedzą: Vice-Prezes Zarządu Sędzia Piotr Pereświet-Sołtan, Prezes Zarządu Wojewoda Marjan Zyndram-Kościałkowski. Prezes Zarządu Kom. Pow. w Białymstoku Vice-Wojewoda Stanisław Michałowski.
Stoją: Czł. Zarządu: inż. Edward Głogowski, inż. Juljan Wąsowski, Inspektor Woj. Lotn. i O.P.L.G. kpt. Stanisław Zacharewicz-Święcicki, Skarbnik Zarządu dr. Mieczysław Anczakowski i Sekr. Zarządu Nacz. Witold Andrzeykowicz

Minęło 10 lat pracy nad wzmocnieniem siły obronnej Rzeczypospolitej.

W okresie tym nastąpiło gruntowne przeobrażenie psychiki znacznej części społeczeństwa, a co za tem idzie — zrozumienie konieczności obrony wnętrza Kraju i wypływającej z niej potrzeby należenia i współpracy z Ligą. Wówczas, gdy na początku prac L. O. P. P. napotykano na bierność i niechęć ludności nie tylko do świadczeń na rzecz Ligi, lecz i do samej akcji jej i zamierzeń, — obecnie dzięki systematycznej propagandzie i realnie postawionym pracom, społeczeństwo nie tylko rozumie zadanie Ligi, lecz i swoje obowiązki względem niej.

Początek prac, które w obecnej chwili prowadzi Liga, na terenie województwa Białostockiego, sięga końca 1922 roku, kiedy powstały pierwsze oddziały Tow. Obrony Przeciwgazowej: w Ostrowi-Mazowieckiej ze ś. p. starostą Wł. Dąbrowskim na czele, Grodnie — z p. J. Biegańskim, Łomży — z p. gen. St. Surynem i Białymstoku — z p. woj. St. Popielawskim.

Nieco później, bo w dniu 18 września 1924 roku, z inicjatywy ówczesnego wojewody białostockiego p. inż. Marjana Rembowskiego, powstaje w Białymstoku Komitet Wojewódzki L. O. P. P., który do 1 listopada 1925 roku pełni także obowiązki Komitetu Powiatowego.

W tymsamym czasie zaczynają powstawać jeden za drugim Komitety w szeregu miast naszego Województwa, początkowo jako miejscowe, rozszerzając w końcu swoją pracę na poszczególne powiaty.

ORGANIZACJA.

Wzrastające zaufanie społeczeństwa, ofiarna praca Zarządów Komitetów, Kół i poszczególnych jednostek, oraz poparcie władz cywilnych i wojskowych stworzyły podstawę dla metodycznego rozszerzenia prac Ligi na terenie woj. białostockiego, dając możność skupienia pod jej sztandarami w roku bieżącym 13.314 członków rzeczywistych i 23.662 członków popierających i 3 członków dożywotnich. Liczba ta, w stosunku do ogólnej liczby ludności naszego województwa nie jest zadawalająca, jeżeli jednak wziąć pod uwagę przesilenie gospodarcze, szczególnie dla samego Białegostoku, gdzie dochody połowy ludności uzależnione są od ruchu w przemyśle i handlu, — należy przyznać objektywnie, że stan posiadania Ligi w ciągu ostatnich 5-ciu lat ulegał wahaniom li tylko na korzyść L. O. P. P.



Komora Gazowa w Białymstoku.

W pracy organizacyjnej Ligi największe trudności od początku jej istnienia i do chwili obecnej przedstawia problem ściągania składek członkowskich, szczególnie jeżeli się zważy, że zaległe składki, po pewnym czasie, zwłaszcza wśród członków niezrzeszonych, są niemożliwe do wyegzekwowania. W związku z temi trudnościami w ciągu ostatnich 2-ch lat Komitet poniósł bardzo znaczne straty. Rozwiązanie tego problemu zmniejszyłoby ilość „płynnych" członków (niepunktualnie płacących), zwiększając jednocześnie liczbowy stan posiadania Ligi i jej zasoby finansowe, oraz stwarzając dyscyplinę organizacyjną.

Istniejące obecnie władze Komitetu Wojewódzkiego zostały wybrane na Zgromadzeniu sprawozdawczem w maju roku 1931 i przedstawiają się jak następuje:

ZARZĄD:

Prezes: wojewoda Marjan Zyndram-Kościałkowski, 1 vice-prezes p. Piotr Sołtan, 2 vice-prezes p. Michał Głowacki, sekretarz p. Witold Andrzejkowicz, skarb-



Fragment z Tygodnia L.O.P.P. w Białymstoku Praca Srtaży pożarnej po napadzie gazowym.



„Smok" w pochodzie Tygodnia L.O.P.P. w Białymstoku.

nik p. dr. Mieczysław Anczakowski, członkowie: p. Ludwik Kmicic - Skrzyński, p. inż. Edward Głogowski, p. Abram Lichtensztejn, p. inż. Julian Wąsowski. Z urzędu: p. Władysław Konert, p. Wł. Zembrzuski, p. Zygmunt Robakiewicz.

Zastępcy: p. Karol Wolisch, p. Zygmunt Gąsiorowski, p. Stefan Łapiński, p. dr. Aron Tilleman

KOMISJA REWIZYJNA:

Prezes p. inż. Marjan Kiedrzyński; członkowie: p. Ludwik Wysocki, p. Jan Nowicki; Zastępcy: p. Witold Antonowicz, p. Ryszard Gołębiowski.

DELEGACI NA OGÓLNE ZGROMADZENIE LIGI:

Wojewoda Marjan Zyndram - Kościałkowski, p. Konstanty Terlikowski. Zastępcy: p. Lucjan Witkowski, p. Rafał Lobman.

PROPAGANDA.

Akcja propagandowa, będąca kośćcem pacierzowym każdej organizacji, została zrealizowana w przeważnej mierze w propagandzie słowem żywem, która w postaci odczytów w ciągu ostatnich 6-ciu lat objęła 293.420 osób.

Pozatem organizowano akademje, wiece, oraz prowadzono propagandę za pomocą prasy lokalnej, która nadzwyczaj życzliwie ustosunkowała się do prac i zamierzeń Ligi, dzięki czemu społeczeństwo miejscowe było stale informowane o wynikach prac Komitetu Wojewódzkiego i Powiatowych.

Jednocześnie prowadzono akcję propagandową zapomocą własnego kina dochodowego przy Komitecie Dyrekcyjnym w Białowieży, kina ruchomego normalnego typu, pięciu filmów, oraz pięciu latarń projekcyjnych i 872-ch przezroczy. Ogólna ilość widzów, którzy byli obecni podczas wyświetlania filmów propagandowych wyniosła około 60.000 osób.

Bardzo poważnym czynnikiem propagandowym były imprezy urządzane z racji „Tygodni LOPP.", szczególnie zaś pokazy napadu lotniczo - gazowego, zadymianie, prace drużyn OPG. i inne.

Między innemi w roku 1931 odbyły się propagandowe loty pasażerskie w Suwałkach na samolocie pilotowanym przez ś. p. kpt. Fr. Żwirkę.

Podczas „Tygodni" rozdano kilka miljonów ulotek, oraz rozplakatowano 50.000 plakatów i odezw.

W ciągu ostatnich kilku lat Komitet Wojewódzki rozsprzedał i rozpowszechnił różnego rodzaju wydawnictw własnych i Zarządu Głównego, a mianowicie: odczytów fachowych, kursów korespondencyjnych, bibljoteczek, broszur, książek i czasopism własnych w ogólnej ilości około 900.000 egzemplarzy.



Pr. Zarz. Kom Pow. w Białymstoku, wicewojewoda Stanisław Michałowski.

Korzystając z wystawy Prób i Wzorów Przemysłu Krajowego w latach 1929 i 1932 urządzono własne stoiska L.O.P.P. Duża ilość osób zwiedzających stoiska była dowodem olbrzymiego zainteresowania społeczeństwa pracami Ligi.

O. P. L. G.

Realizacja planu prac w obronie przeciwlotniczo - gazowej Kraju, będącej zasadniczym obowiązkiem Ligi, a uzależnionej od zasobów finansowych Komitetu Wojewódzkiego, odbywa się stopniowo,

ZARZĄD KOM. POW. W BIAŁYMSTOKU.
Przew. Sek. Org. Prop. Kom. Pow. L.O.P.P. w Białymstoku, pułk. dypl. Witosław Porczyński.
Siedzą od lewej pp.: W. Bubryk, S. Waynrach, K. Żurkowski, Wł. Konet, T. Świetliński, A. Dura, P. Okoński.
Stoją w I rzędzie pp.: K. Śnitko, E. Wójcik, H. Pichlerówna, St. Zacharewicz-Święcicki. J. Misiewicz, L. Pyrowicz.
Stoją w II rzędzie pp.: B. Skrzędziejewski, J. Szafranko, P. Piontek.





Stoisko Kom. Woj. na Wystawie Prób i Wzorów Przemysłu Krajowego w Białymstoku.

zarówno w terenie, jak i pod względem zakresu udzielania wiadomości.

Dlatego, ażeby pracom tym podołać, przystąpiono z końcem 1929 roku do szkolenia instruktorów O. P. G.

Pozatem przeprowadzono w Białymstoku w roku 1931 kurs instruktorów lotnictwa i O. P. L.

W ten sposób stworzono kadry instruktorów, którzy realizując program prac w o. p. l. g. w ciągu ostatnich 3-ch lat przeszkolili parę tysięcy osób z pośród ludności cywilnej.

Jednocześnie Komitet Wojewódzki prowadził szereg prac organizacyjnych z dziedziny o. p. l. g.

Wśród innych prac Komitetu Wojewódzkiego w dziedzinie obrony przeciwlotniczo - gazowej na pierwszy plan wysuwa się dokonana łącznie z Komitetem Powiatowym L. O. P. P. w Białymstoku budowa w roku 1930 Komory Gazowej, kosztem 15.124,56 zł., będącej wzorem dla całego Kraju, jako najlepiej urządzonej.

Wreszcie w ostatnich latach przystąpiono do organizacji zawodów marszowych L. O. P. P. w maskach przeciwgazowych. Zawody te, będące doskonałym czynnikiem propagandowym, jednocześ nie spełniają swoją zasadniczą rolę zaprawiając uczestników do wytężonej pracy w maskach.

LOTNICTWO.

Prace wchodzące w zakres lotnictwa obejmują na terenie Województwa białostockiego w pierwszym rzędzie budowę i konserwację lotniska w Grodnie.

Pozatem przeprowadzono w 50% prace nad budową lotniska w Bielsku-Podlaskim, koszt których jest minimalny dzięki pomocy miejscowych władz administracji ogólnej i komunalnych.

Jednocześnie przeprowadzane są prace przygotowawcze i techniczne przy budowie lotniska w Suwałkach, gdzie wybrane tereny będą wymagać bardzo nieznacznych robót niwelacyjnych.



Sp. nadkom. Stanisław Miciński, długoletni prezes Zarz. Kom. Pow. w Grodnie, jeden z najwybitniejszych działaczy L. O.P.P. w Grodzieńskiem.



ZARZĄD KOM. POW. L. O. P. P W GRODNIE.

Siedzą od lewej strony: Płk. dypl. pil Sergjusz Abżołtowski czł. zarz. Antoni Zaboklicki I-szy V-prezes, Starosta Zygmunt Robakiewicz prezes Zarządu, Rafał Lobman II-gi v-prezes, nadkomisarz Teodor Borucki sekretarz Zarządu.

Stoją od lewej: V-prezydent miasta Owsiej Suchowlański człoenk zarz., D-ca 2 Sam. Dyw. Art. P.-Lotn. major Bronisław Górski czł. zarz., Marek Wojownik czł. zarz., Franciszek Kunc skarbnik oraz Wiktor Zakrzewski, sekretarz biura Kom. Pow.






P. Benedykt Nowocień, sekr. Zarz. Kom. Pow. w Bielsku Podlaskim.
P. Władysław Zembrzuski, pr. Kom. Pow w Bielsku Podlaskim.
P. Bolesław Radkiewicz, długoletni skarb. Zarz. Kom. Pow. w Bielsku Podlaskim.
P. Stanisław Jaworski, czł. Zarz. Kom. Pow. w Bielsku Podlaskim.

SZYBOWNICTWO.

Doceniając doniosłość szybownictwa, zarówno jako samodzielnego sportu, jak też i jako rezerwy osobowej dla lotnictwa motorowego, Komitet Wojewódzki przystąpił do poszukiwania terenów pod szybowiska. Najlepszym z pośród kilku terenów okazał się znajdujący się w Zagórzanach koło Sokółki, w zupełności nadający się dla początkowego szkolenia.

Ażeby zdobyć potrzebną ilość instruktorów i pilotów szybowcowych, Komitet Wojewódzki wysłał swoich kandydatów na Wyprawy Szybowcowe do Bezmiechowej i Polichna.

Pozatem w obecnej chwili przystąpiono do organizowania Kół Szybowcowych w Białymstoku, Sokółce, Suwałkach i Augustowie, w pobliżu których to miast znajdują się odpowiednie tereny pod szybowiska.

Ziemia białostocka zaledwie rozpoczęła stawiać pierwsze kroki w dziedzinie



ZARZĄD KOM. POW. L. O. P. P. W ŁOMŻY.

Siedzą pp.: J. Szabela. J Lewandowksi, pr. Zarz., starosta M. Syska, W Marszałek, S. Zgorzelski.

Stoją pp.: K. Piotrowski, St. Sadowski, dz. H. Wróblewski.



szybownictwa, jak poniosła ciężką stratę w osobie ś. p. Antoniego Olszewskiego, pilota szybowcowego i instruktora lotnictwa i o. p. 1. w Ostrowi - Mazowieckiej, który zginął podczas lotu w Polichnie, pod Chęcinami, w dniu 21 października 1932 roku.

KURS PODINSTRUKTORSKI O. P. G. W ZELWIE.

Siedzą od lewej pp.: Z. Milewski instr., K. Snitko kier. Kursu, kpt. Kowalski M. Stoszko, Wł. Kozubski pr. Kom. Pow. dr. W. Mordasiewicz.

ZARZĄD KOMITETU POW. L. O. P. P. W WOŁKOWYSKU.

Siedzą p. p.: kpt. M. Bielecki, St. Górska, Prezes Zarządu Wł. Kozubski, J. Czyżewski, J. Jankowski Stoją p. p.: Puphal — opiekun Koła Szkolnego przy Gimnazjum Państw., T. Juchniewicz — Prezes Koła Miejscowego, B Krawcewicz, Szymański i E. Aszenberg — przedstawiciele Koła Isntruktorów O. P. G.





Kurs instruktorów II kat. dla kierowników szkół powszechnych w Białymstoku

MODELARSTWO I PRACA SZKOŁACH.

Praca na terenie szkół wiąże się ściśle nie tylko z organizacją Kół Szkolnych Ligi, i ściąganiem składek członkowskich, lecz jednocześnie zwrócono uwagę na organizację modelarni, których na terenie województwa białostockiego jest 10, oprócz szeregu drobnych, istniejących przy szkołach powszechnych. Wszystkie modelarnie przy Kołach L. O. P. P. zaopatrywane są bezpłatnie w materjały modelarskie ze składnicy Komitetu Wojewódzkiego i 3-ch składnic pomocniczych.

Pozatem szereg członków L. O. P. P. niezrzeszonych w modelarniach wykonuje prace modelarskie, nabywając materjały za składnicy Komitetu Wojewódzkiego za opłatą według kosztów własnych.

Bardzo znamienym jest fakt masowego garnięcia się młodzieży szkolnej pod sztandary Ligi co wskazuje na budzące się zamiłowanie do lotnictwa, oraz zrozumienie najistotniejszych potrzeb Państwa w dziedzinie jego obrony.

* * *

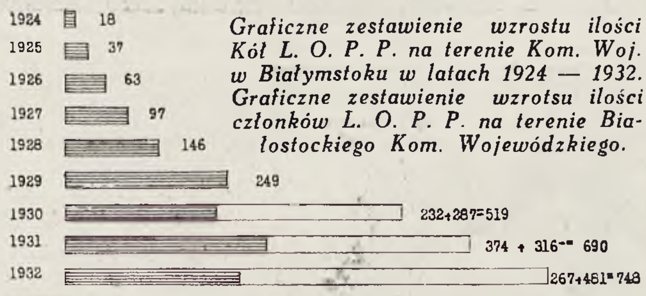
Należy jeszcze podkreślić ofiarne stanowisko nauczycielstwa szkół średnich i powszechnych, które w ostatnich 3-ch latach m. in. wygłosiło dla młodzieży szkolnej około 4500 pogadanek i odczytów o lotnictwie i o. p. l g. przy udziale przeszło 180.000 osób młodzieży szkolnej, prowadzi i opiekuje się Kołami Szkolnemi, a pozatem należąc samo gremjalnie do L. O. P. P., prowadzi akcję progandową wśród ludności.

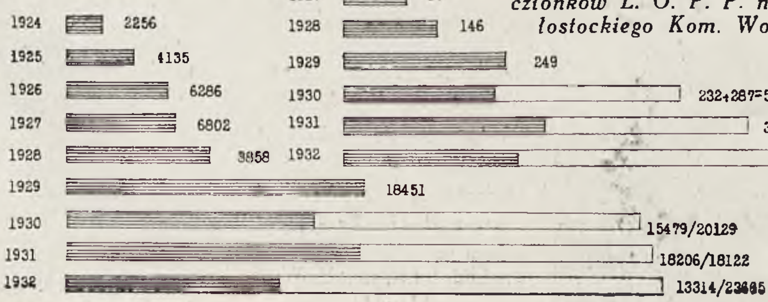
Tak samo ogromne usługi dla Ligi ponieśli urzędnicy zarówno państwowi, jak i komunalni, oraz Policja Państwowa.

Te trzy odłamy społeczeństwa poważnie przyczyniły się do rozwoju Ligi na terenie naszego Województwa.

Nie można również pominąć milczeniem ofiarnej i ciężkiej pracy sieci Instruktorów współpracujących, niosących wiedzę o obronie do najbardziej zapadłych wsi i osad naszego województwa.

Dorobek dokonany w ciągu 10-ciu lat, oraz przekonanie, że zarówno władze wojskowe, cywilne i samorządowe, jak i całe społeczeństwo z najlepszemi jednostkami na czele zawsze pójdą na rękę zamierzeniom Ligi, pozwala Komitetowi Wojewódzkiemu, nie oglądając się na przesilenie gospodarcze, śmiało patrzeć w przyszłość i dążyć do objęcia akcją L. O. P. P. całego społeczeństwa województwa białostockiego.





Graficzne zestawienie wzrostu ilości Kół L. O. P. P. na terenie Kom. Woj. w Białymstoku w latach 1924 — 1932. Graficzne zestawienie wzrotsu ilości członków L. O. P. P. na terenie Białostockiego Kom. Wojewódzkiego.



KOMITET WOJEWÓDZKI w BRZEŚCIU n/B.

ZARZĄD KOMITETU WOJEWÓDZKIEGO W BRZEŚCIU n/B.

Wicewojewoda L. Witkowski, ppłk. Żołędziowski, wiceprezesi; kurator M. Godecki, członek zarz.; nacz. St. Mancewicz, sekretarz; p. N. Narbutt, skarbnik; B. Frydrychowicz; insp. Cz. Bandurski; podinsp. J. Kuczyński; dyr. B. Czapkiewicz

W roku 1924 został zorganizowany przy udziale Urzędu Wojew. przez specjalnego delegata Zarządu Głównego L. O. P. P. „„Zarząd Komitetu Tygodnia Lotniczego" w Brześciu. Komitet ten niezwłocznie po zakończeniu „Tygodnia" został automatycznie rozwiązany.

W roku 1925 powstaje w Brześciu t. zw. Komitet Miejski, który dorywczo nawiązuje kontakt z powiatami Województwa Poleskiego. Komitet początkowo dość dobrze funkcjonuje, potem jednak z powodu braku odpowiedniego kierownictwa zupełnie zamiera.

W roku 1926 znów powstaje Komitet „Tygodnia Lotniczego", który nawiązuje już ściślejszy kontakt z organizacjami L. O. P. P. na powiatach. Jednak po pewnym czasie Zarząd zostaje zupełnie zdekompletowany z powodu wyjazdu poszczególnych członków Zarządu.

W tym samym roku zawiązują się poza Komitetem Miejskim w Brześciu, Komitety Powiatowe w Sarnach i Łunińcu, posiadające ogółem 1.660 członków. Pozostałe Komitety pracują dorywczo.

W tym stanie rzeczy w dniu 7II.27 r. Zarząd Główny L. O. P. P. mianuje Leopolda Dmowskiego Komisarzem Wojewódzkim i przekazuje mu kompetencje Komitetu Wojew.

Praca Komisarza Wojew. jest niezmiernie trudna. Stałej organizacji niema ani na miejscu, ani na powiatach. Zostają mianowani w poszczególnych powiatach Komisarze Powiatowi, którzy ze swej strony organizują prace L. O. P. P. w powiatach. Praca ta jednak posuwa się z początku naprzód bardzo powoli, gdyż instruowanie w wielu wypadkach nie osiąga należytego skutku. Zachodzi konieczność zaangażowania instruktora, który sam inspekcjonowałby powiaty, a właściwie zakładał poszczególne Koła Miejscowe w terenie i Komitety Powiatowe. W dniu 11.I.28 r. zaangażowany zostaje Jan Zieleniak, a następnie w dn. 1.III.28 r. Edmund Norwid-Kudło, kapitan pilot w rezerwie. Zaczyna się praca szara, nieefektowna na zewnątrz, niewidoczna dla szerszych mas społeczeństwa, a pochłaniająca czas całkowicie. Praca ta jednak stwarza trwałe podwaliny organizacji.



Wojewoda Poleski Wacław Kostek-Biernacki, Prezes Zarządu Komitetu Wojewódzkiego w Brześciu n/B.

W Brześciu zostaje zorganizowane biuro Komitetu Wojew. wynajęty został wspólny lokal z Komitetm Miejskim L. O. P. P. Personel biura składa się z instruktora E. Norwid - Kudło, sekretarki Antoniny Szperlingowej i buchaltera Stanisława Zgliczyńskiego. Komisarz Wojewódzki L. Dmowski z energją pracuje nad sprawą organizacji Komitetu. Liczba członków wynosi w tym czasie ogółem 3.220 osób.

Do dnia 1.VIII.1928 r. zorganizowano Komitety Powiatowe w Brześciu, Sarnach, Pińsku, Kamieniu - Koszyrskim, Kobryniu, Łunińcu, Komitet Miejski w Brześciu oraz częściowo powiaty: Kosów, Stolin, Prużana i Drohiczyn.

Ogółem Komitet Wojew. liczy w tym dniu 65 kół Miejscowych o liczbie 4.442 członków rzeczywistych, stale wpłacających składki. Jest to bardzo duży sukces, gdyż główną podwaliną istnienia Komitetów jest stałe, regularne zbieranie składek miesięcznych.,

W dniu 1 lipca 1928 roku następuje połączenie Ligi Obrony Powietrznej Państwa z T-wem Obrony Przeciwgazowej. Na czele połączonych organizacyj staje inż. Jan Krahelski — Wojewoda Poleski, dotychczasowy zaś Komisarz Wojew. L. O. P. P. wchodzi do Zarządu jako Vice - Prezes.

W dniu 23 sierpnia 1928 roku zostaje zwołany Walny Zjazd Delegatów Komitetów Powiatowych z całego terenu Województwa Poleskiego, który wybiera Komitet Wojew., jaką pierwszą stałą władzę obieralną L. O. P. P. na czele Komitetu stanął Leopold Dmowski, sędzia pokoju. Prezesami honorowymi Komitetu Wojew. wybrani zostali jednogłośnie Wojewoda Poleski inż. Jan Krahelski i Dowódca D. O. K. IX, Generał Mieczysław Trojanowski.

Praca Komitetu Wojew. w przeważnej mierze nadal polega na ciągłej dalszej organizacji powiatów.

Poza pracą organizacyjną Komitet Wojew. w roku 1928 urządził wielkie lo-



Leopold Dmowski, pierwszy komisarz i b. prezes Kom. Woj., organizator L.O.P.P na Polesiu.

B. wicewoj. Zygmunt Skrzyński, b. prezes Kom. Woj. w Brześciu n/B.

ty propagandowe i pasażerskie w Brześciu i na powiatach. Akcja ta cieszyła się ogromnem powodzeniem i miała niezmiernie duże znaczenie propagandowe dla L. O. P. P.

Następnie w Brześciu odbył się pokaz napadu lotniczego oraz obrony przeciwlotniczej w mieście. Imprezę tę zorganizowano na wielką skalę przy udziale stacjonującej eskadry lotniczej i artylerji przeciwlotniczej, oddziałów technicznych, piechoty oraz sanitarjatu. Pokaz ten był pierwszym tego rodzaju pokazem, urządzonym na terenie Polski.

Z prac programowych zniwelowano lotnisko wojskowe w Brześciu przy udziale finansowym Komitetu Wojewódzkiego, który na ten cel wyasygnował sumę zł. 10.000 Prace niwelacyjne prowadziło Szefostwo Budownictwa O. K. IX.

W roku 1928 w grudniu zorganizowane zostały Kursy Prelegentów Modelarstwa lotniczego i obrony przeciwlotniczej. Kurs trwał dwa tygodnie. Ukończyło go 35 osób z różnych sfer społeczeństwa. Kursanci po ukończeniu otrzymali świadectwa.

Komitet urządził dwie zbiorowe wycieczki do Fabryki Samolotów w Białej Podlaskiej: wycieczkę młodzieży szkolnej i słuchaczów kursów modelarstwa.

W drugiej połowie 1929 roku zaczyna się normalna działalność Komitetu Wojew., a 1.IX. 1929 r. zostaje zaangażowany Inspektor Obrony Przeciwgazowej Michał Papierski, wyszkolony na 3 miesięcznym kursie przy Zarządzie Głównym.

W dniu 10.IX.29 r. na Ogólnem Zgromadzeniu Komitetu Wojew. wybrano Zarząd, na czele którego stanął Wicewojewoda Zygmunt Sambor Skrzyński. Działalność Komitetu zostaje ujęta w pewne ramy przez wydanie instrukcji oraz wytycznych, dotyczących organizacji obrony przeciwgazowej. Komitet Wojew. nawiązuje za pośrednictwem Inspektora ścisły kontakt z Władzami Wojskowemi i Administracyjnemi, uzgadniając z niemi wszystkie swoje zamierzenia.

Celem przeprowadzenia programowych prac w zakresie O. P. G. Komitet Wojew. zorganizował w czasie od 1 — 28 II.1930 r. Kurs instruktorów O. P. G. I klasy, na który zostali powołani instruktorzy powiatowi Straży Poożarnych. Z dniem 1.III.30 r. instruktorzy rozpoczęli swoją pracę, która w myśl porozumienia z Zarządem Wojew. Straży Pożarnej, miała być prowadzona równocześnie z pracami Straży. Akcja ta jednak nie dała spodziewanych wyników.

Zarząd Komitetu Wojew., doceniając znaczenie propagandy idei L. O. P. P. wśród młodzieży, zorganizował w okresie letnim 3 Kursy Modelarstwa lotniczego dla nauczycieli szkół powszechnych. Ogółem kursy ukończyło 124 osoby, które po powrocie do swych warsztatów pracy szerzą zamiłowanie do lotnictwa wśród swych wychowanków, zakładając jednocześnie Koła Szkolne L. O. P. P.

Szczególną uwagę w roku 1930 Zarząd Komitetu zwrócił na dalszą organizację Kół.

Z końcem tego roku Komitet liczy już 140 kół zwyczajnych, 9 Kół szkolnych, w czem 7.761 członków rzeczywistych i 1202 szkoln.

Doceniając znaczenie propagandy Zarząd utrzymywał ścisły kontakt z prasą miejscową, umieszczając w niej co pewien czas artykuły z dziedziny O. P. G., notatki i komunikaty z działalności L. O. P. P. Pozatem zapoczątkował wydawnictwo „Kalendarzyk L. O. P. P.", który dzięki opracowaniu według wymagań miejscowych, cieszył się dużem powodzeniem.

Jednocześnie Zarząd zwrócił uwagę na uświadomienie ludności żywem słowem, organizując po miastach i wsiach oraz szkołach odczyty, pogadanki i kursy informacyjne, ilustrując je przeźroczami. W tym celu Zarząd przesłał do wszystkich Komitetów Powiatowych odpowiednią ilość przeźroczy, komplet próbek gazowych i 2 maski przeciwgazowe.

W okresie „Tygodnia L. O. P. P." urządzono w Brześciu n/B. „Pokaz walki powietrznej", który ściągnął na lotnisko około 5.000 osób.

W roku 1931 Zarząd rozpoczął swoją działalność likwidacją jednego z lepszych Komitetów Powiatowych w Sarnach, który na mocy postanowienia czynników rządowych wcielony został do Województwa Wołyńskiego. Wskutek tego Komitet stracił 613 członków. Fakt ten był początkiem całego szeregu niepowodzeń i przeszkód, które Komitet napotykał w swej działalności. Redukcja płac urzędników i wzrost bezrobocia zaczęły poważnie odbijać się na realizacji budżetu. Ilość członków w szybkiem tempie zaczęła maleć, tak, że Zarząd musiał użyć wszelkich środków, by temu zapobiec.

Siłą faktu cały wysiłek Zarządu poszedł w kierunku zapobieżenia dalszemu ubywaniu członków i energicznej pracy propagandowej i organizacyjnej.

W związku z nałożeniem na L. O. P.P. nowych obowiązków t. j. organizacji obrony przeciwlotniczej — Zarząd wysłał na przeszkolenie do Warszawy swego inspektora M. Papierskiego.

Po powrocie inspektora Zarząd, po uzgodnieniu programu prac, który obejmował również O. P. L., rozpoczął jego realizację.

Z braku odpowiednich funduszów na utrzymanie instruktorów, Zarząd porozumiał się z Okr. Urzędem W. F. i P. W. Kurs O. P. L. G. w lipcu 31 r. Absolwenci po ukończeniu kursu mieli współdziałać przy wyszkalaniu obsad posterunków obserwacyjno - meldunkowych.

Celem zaznajomienia ludności cywilnej z zagadnieniami obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej Zarząd wydał polecenie organizowania Kursów informacyjnych dla pracowników urzędów i instytucyj. W wyniku powyższego zarządzenia odbyło się 15 kursów z przeciętną frekwencją 40 osób. Ogółem ukończyły wyżej wymieniony kurs 623 osoby.

Niezależnie od tej akcji przeprowadzono szereg kursów elementarnych po wsiach. Pozatem Zarząd wziął czynny udział w akcji szkolenia młodzieży w szkołach średnich.

Akcję organizacji O. P. L. G. w dużej mierze utrudniał brak odnośnego sprzętu. Zapoczątkowane szkolenie drużyn O. P. G. (odkażających) w liczbie 26 osób nie dał pożądanych rezultatów z



PIERWSZY KOMITET POWIATOWY L. O. P. P. W KOBRYNIU W 1927 R.

Prezes Sarnecki Jakób, starosta powiatowy; sekretarz Piołunkowski Michał, kmdt obw. Z. S. Nr. 38; skarbnik Rabin Szmejsz Michel; Popiołkiewicz Stefan, Tatarczuk Czesław, oraz prezesi z najliczniejszych Kół: Olszanowski Mieczysław, burmistrz m. Kobrynia. Skibniewski Leon, Zajączkowski Miecz

KOMISARZ POW. L. O. P. P. W KOSOWIE. Aleksander Sobolewski.



KOMITET L. O. P. P. W PIŃSKU. Siedzą od lewej: pp. Waiss Mikołaj, zast. star; Bałdok Wacław, starosta, prez. Komitetu, Wutke W., Basnicki Czesław. Stoją od lewej: Protasewicz Antoni, Moleszewski Romuald, Malewicz Stanisław.

braku odpowiedniej ilości sprzętu. Prowadzono niestety tylko teoretyczne wyszkolenie, czemu Zarząd nie mógł zaradzić z braku odpowiednich funduszów. Zorganizowane przez Władze Wojskowe ćwiczenia O. P. L. w Brześciu, Pińsku i Łunińcu dały możność zaznajomienia ludności cywilnej ze środkami obrony.

W tym okresie Zarząd nie zapomina również o propagandzie stosując wypróbowane sposoby propagandy w poprzednich latach. Pozatem, korzystając z Ruchomej Wystawy Przemysłowej Komitet urządził również swój pawilon, który cieszył się dużem powodzeniem. W czasie wystawy, która trwała od dnia 15.V. — 26.V.31 r. wygłaszano krótkie prelekcje z dziedziny O. P. Gaz. Ogółem zwiedziło pawilon przeszło 5.000 osób.

Również w tym czasie Komitet wynalazł odpowiednie tereny pod lotniska w Pińsku i Łunińsku, które to tereny zostały przyjęte przez Lotniczą Komisję Międzyministerjalną.

W czasie Tygodnia L. O. P. P. urządzono cały szereg imprez dochodowych i propagandowych, z których najefektowniejszą był pokaz lotów akrobacyjnych, dający zarazem 700 zł. dochodu. W tym czasie Wagon Przeciwgazowy Zarządu Głównego odwiedził Komitety Powiatowe w Brześciu, Kobryniu, Pińsku, Łunińcu i Kamieniu Koszyrskim, umożliwiając 6.000 osób zapoznanie się ze sprzętem i środkami obrony przeciwgazowej.

Zarząd Komitetu Wojew., licząc się z warunkami terenowemi, zorganizował Komitet Miejski w Pińsku, wydzielając tem samem miasto z Komitetu Powiatowego w Pińsku. Samodzielną działalność Komitet Miejski rozpoczął dnia 12.XI. 31 roku.

Mimo usiłowań Zarządu i poczynionych w tym kierunku starań, liczba członków Komitetu zmniejszyła się o 1335 członków rzeczywistych i 346 członków szkolnych.

W tych warunkach Komitet Wojew. rozpoczął swoją działalność w 1932 roku. Obawa przed dalszym ubytkiem członków, wskutek pogłębiającego się kryzysu gospodarczego, zmusiła Zarząd do opracowania b. skromnego budżetu na rok 1932, powodując automatycznie zmniejszenie programu pracy.

Na pierwszym planie działalności Komitetu figuruje reorganizacja Komitetów i Kół. Wskutek rozwijanych na terenie Województwa intensywnej pomocy bezrobotnym, absorbującej dużo czasu działaczom na powiecie, szereg Kół podupadł, a działalność niektórych Komitetów pozostawiała wiele do życzenia.

Rozpoczynając swoją działalność w r. 1932 Zarząd starał się ożywić działalność Kół i zwiększyć ilość członków. Pozatem, w porozumieniu z Kuratorjum Okręgu Szkolnego Poleskiego, Zarząd zwrócił szczególną uwagę na organizację Kół szkolnych. Obecnie istnieje na terenie Polesia 150 Kół szkolnych, członków 4.948. Członków rzeczywistych na dzień 1.X.32 r. posiada Komitet 6.900, Kół — 132.

Doświadczenie z lat ubiegłych wykazało, że kwoty ściągane tytułem składek wynoszą zaledwie 50 do 60% ilości członków. Zarząd Komitetu zwrócił więc specjalną uwagę na ściąganie składek, jako podstawowego źródła dochodu Komitetu, co w niektórych Komitetach dało pożądane rezultaty.

Ponieważ Policja Państw. na terenie Województwa posiadała dostateczną liczbę członków, potrzebną statutowo do stworzenia Komitetu Powiatowego — przy Komendzie Wojew. P. P. w Brześciu n/Bug. został zorganizowany Powiatowy Komitet Policyjny, który rozpoczął swoją działalność 1 stycznia 32 roku.

Celem zapewnienia normalnego szkolenia w terenie i fachowej kontroli Zarząd zorganizował Kurs instruktorów w czasie od 4 do 16 lutego 32 roku, w którym wzięli również udział kandydaci innych Komitetów Wojewódzkich. Pozatem na kurs powyższy zostali powołani nauczyciele szkół średnich, wyznaczeni przez Kuratorjum. Ogółem kurs ten ukończyło 36 osób.

W kwietniu odbyły się dwa kursy tygodniowe komendantów - instruktorów posterunków obserwacyjno - meldunkowych, którzy po ukończeniu kursu zajęli się wyszkoleniem obsad posterunków obs. - meld. W ciągu roku 80% potrzebnych obsad zostało wyszkolonych.

Pozatem Zarząd starał się urządzać jaknajwięcej kursów informacyjnych dla ludności cywilnej za pośrednictwem instruktorów powiatowych, uświadamiając w ten spposób o środkach i sposobach obrony.

Dla umożliwienia normalnego szkolenia Komitet przydzielił dwum Komitetom Powiat. sprzęt przeciwgazowy, konieczny dla drużyn O. P. G. Sprzęt ten jest wypożyczany kolejno sąsiednim Komitetom.

Celem zainteresowania młodzieży sportem lotniczym Zarząd pomógł w dużej mierze do zorganizowania Oddziału Klubu Lotniczego. Dla zapewnienia normalnego szkolenia umożliwił wyszkolenie dwóch pilotów - instruktorów szybowcowych i przeznaczył na szkolenie subwencję miesięczną.

W miarę środków prowadzona jest propaganda na terenie Polesia. Poza notatkami w prasie. Komitet ponownie wziął udział w wystawie, urządzanej przez P. W. i W. F., wydając na ten okres specjalną ulotkę, zawierającą wskazówki obrony przeciwlotniczej.

W okresie Tygodnia L. O. P. P., jako najwięcej udatną imprezę w Brześciu n/Bug. urządzono pokaz lotów akrobacyjnych który cieszył się dużem powodzeniem.

Zarząd, chcąc udostępnić młodzieży i starszym mieszkańcom wsi zaznajomienie się ze środkami i sposobami obrony, wysłał do wszystkich szkół powszechnych na Polesiu odpowiednią ilość bibljoteczek. Ogółem wysłano 914 kompletów po 13 broszur w każdym.

Pozatem wszystkie Komitety Powiatowe i Miejskie otrzymały bibljoteczki fachowe z zakresu O. P. L.G. Komitet Policyjny L. O. P. P. otrzymał na wszystkie posterunki P. P. broszurki z dziedziny O. P. L. G.

Niezależnie od tych poczynań Zarząd licząc się z tem, że dotychczasowe broszurki traktują tylko poszczególne działy O. P. L. G., postanowił wydać specjalną broszurkę, obejmującą wszystkie zagadnienia O. P. L. G. oraz wskazówki dla ludności cywilnej odnośnie środków i sposobów obrony w opracowaniu inspektora M. Papierskiego.

Naogół działalność Komitetu w porównaniu z innemi Komitetami za czas swego istnienia przedstawia się b. skromnie. Powodem tego był brak odpowiednich funduszów.

Praca wyszkoleniowa nie mogła być prowadzona na taką skalę, jakby należało sobie życzyć, z braku płatnych instruktorów i odpowiedniej ilości sprzętu.

Teren Polesia przedstawia również poważne trudności w pracy organizacyjnej.

Brak większych warsztatów pracy, skromne środki komunikacyjne na dużych przestrzeniach w znacznej mierze stanowią poważną przeszkodę w rozwoju organizacji. Ludność na Polesiu nie może dostarczyć takich funduszów, na jakie stać inne Województwa, posiadające na swoim terenie fabryki, większe gospodarstwa wiejskie i bogatszych włościan.

Wykaz kwot otrzymanych od Komitetów Powiatowych za czas od 1 stycznia 1927 r. do 30 listopada 1932 r.

Brześć Miejski	Zł.	76.402.62
Brześć Powiat	„	17.153.28
Pińsk Powiat	„	17.035.87
Pińsk Miejski (za 1 rok)	„	1.100.—
Kobryń Powiat	„	17.971.09
Sarny Powiat	„	17 875.09
Prużana Powiat	„	11.231.91
Kamień Koszyrski	„	10.713.73
Łuniniec Powiat	„	12.590 —
Policyjny Powiat (za 1 rok)	„	8.845.40
Kosów Powiat	„	5.627.30
Stolin Powiat	„	4.950.60
Drohiczyn Powiat	„	3.228.93
razem	Zł.	204.725.82

Komitet starał się wyciągnąć z terenu wszystko, co było możliwe, dając wzamian to, na co zebrane fundusze pozwalały. Zarząd nie traci jednak nadziei, że równolegle z poprawą stanu ekonomiczne Polesia i rozwoju organizacji L. O. P. P. Komitet będzie miał większe szanse i możliwości wykonania wszelkich prac, zmierzających do zapewnienia obrony granic Państwą i bezpieczeństwa jego Obywateli.

Rok	Ilość Komitetów Powiat.	Ilość Kół zwyczajnych	Ilość członków rzeczyw.	Ilość Kół szkolnych	Ilość członków szkolnych
1926	2	22	1.660	„	„
1927	7	40	3.220	„	„
1928	11	65	4.442	„	„
1929	11	11C	6.142	3	827
1930	11	140	7.761	9	1.202
1931	11	115	6.426	7	856
1932	12	132	6,900	150	4.948

Komitet Kielecki



GMACH WOJEWÓDZTWA KIELECKIEGO



WIDOK Z RUIN ZAMKU W CHĘCINACH NA TERENY SZKOŁY SZYBOWCOWEJ W POLICHNIE

W dniu 23 lipca 1923 r. odbyło się w Kielcach pierwsze zebranie, na którem uchwalono powołać do życia organizację, mającą na celu popieranie lotnictwa, a w dniu 11 października 1923 r. uchwalono przystąpić, jako Oddział Kielecki do „Towarzystwa popierania żeglugi powietrznej w Brześciu nad Bugiem". Równocześnie niemal, bo w dniu 15 września 1923 r. powstał przy Sądzie Okręgowym w Kielcach Komitet pomocy warszawskiemu Instytutowi Przeciwgazowemu.

W dniu 19 października 1923 r. obie te organizacje uchwaliły połączyć się w jedno towarzystwo p. n. „Towarzystwo Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej w Kielcach". Na czele jego stanął Zarząd w osobach pułk. Łuczyńskiego, jako prezesa, Starosty Serednickiego i Prezesa Sądu Okr. Simona, jako vice-prezesów. Dr. Nowakowskiego, jako skarbnika, i E. Trznadla jako sekretarza.

W ten sposób powstało w Kielcach pierwsze zapewne w Polsce towarzystwo, które połączyło w swych celach obronę przeciwlotniczą i przeciwgazową.

Towarzystwo to, nie doszedłszy do porozumienia z zarządami centralnemi, opracowało Statut i działało samodzielnie aż do dnia 6 września 1924 r., w którym to dniu uchwaliło przystąpić do Ligi Obrony Powietrznej Państwa w Warszawie. W dniu 24 września 1924 r. Zarząd Główny LOPP. zalegalizował Towarzystwo, jako Komitet Wojewódzki L.O.P.P. w Kielcach.

Nadmienić wypada, że równocześnie poczęły powstawać w poszczególnych powiatach Województwa Kieleckiego towarzystwa o podobnych celach, już to jako samodzielne towarzystwa, już to jako oddziały Towarzystwa popierania żeglugi powietrznej w Brześciu nad Bugiem, lub Kieleckiego Towarzystwa Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, lub wreszcie Warszawskiej Ligi Obrony Powietrznej Państwa. Wszystkie te prowincjonalne zrzeszenia przystąpiły następnie do Komitetu Wojewódzkiego LOPP., jako Komitety Powiatowe, a w powiatach, w których ich jeszcze nie było, Komitet Wojewódzki rozpoczął je organizować. W Zagłębiu Dąbrowskiem zorganizował się Komitet, który przyjął nazwę Okręgowego Komitetu LOPP. i działał odrębnie od Woj. Komitetu w Kielcach, uzyskując w roku 1925 prawa Komitetu Wojewódzkiego. Samodzielność ta trwa do końca roku 1931.

Z dniem 1 stycznia 1932 roku Zarząd Główny wciela, ze względów oszczędnościowych, Zagłębie Dąbrowskie do Komitetu Wojewódzkiego LOPP. w Kielcach.

Rozpoczęła się żmudna praca budowy podstaw Ligi. Początkowy okres tej pracy, który obliczać można do końca roku 1927, charakteryzuje duży jeszcze zamęt organizacyjny, nieustanna fluktuacja w istnieniu i upadaniu Komitetów Powiatowych i Kół miejscowych, jak również, wskutek nieustalenia się jeszcze organizacji, gwałtowne zmiany w ilości członków w poszczególnych powiatach i bardzo zmienna wysokość wpływów kasowych.

Działalność Komitetu Wojewódzkiego ograniczała sie do propagandy, do czego używano wszelkich możliwych sposobów, a więc odczytów, wykładów i pogadanek, ilustrowanych często bogato przeźroczami i filmami, kolportażem wydawnictw i broszur, a nawet wydawaniem przez krótki czas własnego organu p. t. „Wiadomości L. O. P. P.", prowadzeniem kursów modelarstwa lotniczego przez specjalnie zaangażowanego instruktora modelarstwa, pracującego również jako prelegent, własnym samolotem propagandowym, a przedewszystkiem wykorzystywano „Tydzień L. O. P. P.". Praca ta daje, mimo ciągłych trudności natury organizacyjnej, coraz lepsze widoczne wyniki w formie wciąż wzrastającej ilości Kół i członków, oraz stale rosnących dochodów. I tak, podczas gdy pierwsze półtora roku istnienia Komitetu Wojewódzkiego zostało zamknięte dochodem w kwocie 22.435 zł., już rok 1925 przynosi 68.129 zł., rok 1926 kwotę 69.351 zł., a rok 1927 kwotę 75.966 zł. Z końcem roku 1927 liczył Komitet Wojewódzki 8.200 członków, zorganizowanych w 134 Kołach, złączonych w 18 Komitetach Powiatowych i Miejskich.

Prac praktycznych, mających na celu przygotowanie obrony w tym okresie nie prowadzono. Komitety Powiatowe i Koła ograniczały się do pracy w Tygodniach L. O. P. P. i do zbierania składek, Komitet Wojewódzki zas, poza wytężającą pracą około usprawnienia maszyny administracyjnej całej organizacji, zajęty był niemal wyłącznie propagandą.

Całą tę mozolną i niewdzięczną pracę około budowania organizacji Ligi prowadził z ogromnem nakładem trudu i energji Pułkownik, obecnie generał Łuczyński, jako pierwszy, długoletni Prezes Komitetu Wojewódzkiego. Z wdzięcznością też wspomnieć tu należy okresy pracy na stanowisku sekretarza Komitetu, Pułkownika Ocetkiewicza, który swą ruchliwością i inicjatywą znacznie przyczynił się do rozwoju L.O.P.P.

Charakterystycznym objawem okresu lat 1923 — 1927 było, że fundusze Ligi opierały się w mniejszej części na dochodach ze składek członkowskich, a natomiast głównie na subwencjach ze strony samorządów, ofiarach i wpływach z Tygodni L.O.P.P. Obraz ten zmienia się w następnym okresie, zwłaszcza pod koniec; maleją bardzo znacznie ofiary i subwencje, niemal bez zmiany pozostający wpływ z Tygodni L.O.P.P., natomiast silnie wzrastają dochody ze składek. Jest to niewątpliwie objaw pocieszający, dowo-







WOJEWÓDZKI KOMITET W KIELCACH:
Prezes Kom. Woj., wicewojewoda, dr Adam Kroebl.
Gen. Łuczyński, b. prezes Kom. Woj.

dzący rozrostu organizacji i stanięcia na silnych podstawach.

Ilustruje to fakt, że gdy dochody w roku 1927 wyniosły okrągło 76.000 zł., było w tem ze składek 38.000 zł., podczas gdy dochody roku 1932 zamykają się okrągłą kwotą 171.000 zł., w czem 140.000 zł. ze składek.

Rok 1928 rozpoczyna okres nowy, w którym Komitet Wojewódzki, oparty na wynikach poprzednich swych prac organizacyjnych, utrwaliwszy byt Ligi, przystępuje do prac konkretnych, złączonych z obroną kraju. Na czoło wybija się budowa lotniska w Częstochowie, które dnia 16 października 1928 roku oddano do użytku. Koszta ogólne wyniosły kwotę 141.000 zł., do których przyczynił się Komitet Okręgowy Zagłębia Dąbrowskiego sumą 40.000 zł. Za doprowadzenie do skutków tego przedsięwzięcia należy w tym miejscu wyrazić podziękowanie Komitetowi Budowy, pod przewodnictwem Dyrektora Banku Polskiego w Częstochowie, p. Baranowskiego.

Drugą wielką pracą w roku 1928 było rozpoczęcie budowy Szkoły Pilotów i lotników w Radomiu za sumę 403.081 zł. i hangaru na sumę 113.448 zł., w związku z czem powołano do życia Komitet Budowy Szkoły pod przewodnictwem p. Rejenta Falkiewicza, Prezesa Powiatowego Komitetu w Radomiu. Następnie sprawę budowy Szkoły przejął Zarząd Główny L. O. P. P.

Na cele budowy Szkoły Pilotów urządził Komitet Wojewódzki wielką loterję fantową. Czysty zysk przyniósł 65.371 zł., a ponadto główna wygrana, którą był majątek ziemski Bolmin, przypadła Komitetowi Wojewódzkiemu. Majątek ten został sparcelowany, co przyniosło dochodu dotychczas 52.043 zł., tak, że razem dała loterja dochodu 117.014 zł. Ponieważ Komitet Wojewódzki zebrał z ofiar i odstąpił Zarządowi Głównemu ponadto kwotę 88.500 zł. (w tem 74.000 zł. od pracowników Radomskiej Dyrekcji Kolei Państwowych), przeto razem dostarczył Komitet Wojewódzki na budowę Szkoły Pilotów 20.914 zł., a z dalszych wpływów z parcelacji dostarczy jeszcze około 40.000 zł. Ogółem około jedną trzecią kosztu budowy Szkoły i lotniska w Radomiu została pokryta przez Komitet Wojewódzki. Szkoła i hangar zostały przez Zarząd Gł. wykończone i oddane Ministerstwu Spraw Wojskowych w roku 1932.

W r. 1928 działalność Komitetu Wojewódzkiego wzmocniono przez formalne połączenie L. O. P. P. z T. O. P. i zorganizowanie w łonie Komitetu Sekcji Przeciwgazowej.

Komitet nie zaniedbywał w tym roku również propagandy. W tym celu utrzymywał specjalnego instruktora prelegenta, który objechał teren Województwa z ekspedycją samochodową. Urządzono 4 kursy modelarstwa, które stają się początkiem coraz liczniejszych modelarń szkolnych; zakupiono film i przeźrocza, urządzono odczyty z obrony przeciwgazowej i rozpoczęto tworzyć bibljotekę fachową. Wreszcie nabyto w tym roku samolot propagandowy, na którym ppłk. Ocetkiewicz wykonywał loty propagandowe na terenie kilku powiatów, oraz rajd dookoła Polski w czasie Tygodnia Lotniczego.

Działalność organizacyjna wzmogła się, a bilans wykazał zwiększenie dochodów do kwoty 110.978 zł. i wzrost ilości członków do 9.884. Ważnym momentem w tym kierunku było zorganizowanie Komitetu na prawach powiatowego przy Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu. Komitet ten tak się z czasem rozwinął, że cyfra jego członków w roku 1932 zbliża się do 10.000, a suma zebranych od czasu powstania funduszów przekracza ćwierć miljona złotych. Ogromne zasługi położył tu dla L. O. P. P. p. Edward Pisarek, zarówno jako organizator i Komisarz L. O. P. P. jak i jako czynny Vice-Prezes tego Komitetu.

Rok 1929 stawia znów znaczny krok naprzód.

Przybywa kół i członków, dochody wzrastają. Tworzy się osobny Komitet Policji Państwowej, obejmujący przeszło 2 tysiące członków. Rozpoczyna się organizowanie Kół Szkolnych. Komitet Wojewódzki przeprowadza regularne kontrole Komitetów Powiatowych. Podziękowanie należy się Komitetom Wojewódzkiemu w Poznaniu i Kolejowym w Radomiu i Warszawie, jak również Powiatowym Komitetom w Radomiu, Kielcach, Busku, Opatowie, Ostrowcu, Jędrzejowie i Opocznie, oraz Okręgowemu Komitetowi Zagłębia Dąbrowskiego, które przez rozsprzedaż znacznej ilości losów przyczyniły się do pomyślnego wyniku loterji.

Najważniejszem zdarzeniem r. 1929 jest zaangażowanie inspektora obrony przeciwgazowej, p. Tokarskiego i inspektora lotnictwa, p. Rościszewskiego. Z tym momentem rozpoczyna się właściwa fachowa praca Komitetu Wojewódzkiego. Odbywa się pierwszy kurs instruktorów O. P. G. I-ej kategorji, który kończy 34 kandydatów.

Z zakresu lotnictwa, pomijając coraz silniejszy rozrost modelarstwa (kursy w powiatach: Kielce, Opatów, Sandomierz), zarządzono poszukiwania w terenie za lądowiskami, które w południowej części Województwa przeprowadził Płk. Perini, a w północnej inspektor Rościszewski. Ponadto poczyniono dalsze inwestycje na lotnisku w Częstochowie.











P. Mikołaj Zajączkowski, sekr. Kom. w Końskich.

Dyr. Józef Lambert, prezes L. O. P. P. w Końskich.

P. Józef Polit, prezes Kom. Pow. w Kielcach.

Dr. Tadeusz Pracki, wicepr. Kom. Pow. w Sandomierzu.

P. Władysław Deperasiński, pr. Kom. Pow. Kozienickiego.



Szybowiec po wystartowaniu.



Hangar szybowcowy i warsztaty w Polichnie



Studja w Polichnie.

Również w Komitetach Powiatowych rozpoczyna się żywsza i bardziej celowa i planowa praca. Na pierwszem miejscu wymienić należy Komitety w Radomiu, Częstochowie, Kielcach, Sandomierzu, Opatowie i Końskich (modelarstwo i Koła Szkolne). Niemal wszystkie Komitety pracowały usilnie w Tygodniu L. O. P. P.

Do Komitetu Wojewódzkiego należy w dniu 31 grudnia 1929 r. 24 Komitety Powiatowe lub na prawach powiatowych, w tem 173 Kół miejscowych i 36 Kół Szkolnych. Liczba członków rzeczywistych wzrosła do 19.000, a popierających zwerbowano 2.?00. Dochody Komitetu Wojewódzkiego, w czem 91.000 zł. ze składek, przekroczyły 155.000 zł.

W połowie roku 1929 Generał Łuczyński ustąpił ze stanowiska prezesa. Jego miejsce zajął płk. Olbrycht.

Rok 1930 jest rokiem rozpoczynającego się kryzysu, a zarazem pewnego zastoju, jak gdyby znużenia — w pracach organizacyjnych i w rozmachu pracy L. O. P. P. na terenie Województwa Kieleckiego. Daje się zauważyć zmniejszenie inicjatywy i osłabienie pracy organizacyjnej i sprężystości Komitetów Powiatowych.

Komitet Wojewódzki zorganizował też nowy Komitet na prawach powiatowego w Fabryce Amunicji w Skarżysku, zlikwidował samodzielne Koło w Staszowie i zamianował Komisarzy L. O. P. P. dla Powiatów Miechowskiego i Opoczyńskiego.

Modelarstwo prowadzone było w tych samych Komitetach, co w ubiegłym roku. Powiększyła się ilość odczytów propagandowych do 94. Kupiono aparat kinowy i urządzono ruchomą wystawę L. O. P. P. w 4 powiatach.

Rozpoczęto też starania o przyznanie gruntów pod lotnisko z majątku państwowego w Masłowie pod Kielcami. Samolot, nabyty w roku 1928 sprzedano, udzielono 3.000 zł. subwencji na rajdy i konkursy lotnicze.

W zakresie O. P. G. ruch, jakkolwiek niezupełnie planowy, był ożywiony. Urządzono 1 kurs instr. I. kat. (13 absolwentów), 5 kursów II. kat. (139 absolwentów) i 3 kursy III. kat. (192 absolwentów) a nadto 4 kursy informacyjne dla nauczycielstwa. Odbyto 5 ćwiczeń i 12 wykładów dla elementarnego szkolenia ludności, zorganizowano pierwsze drużyny odkażające. W Radomiu odbyły się pierwsze zawody drużyn O. P. G., a następnie pierwsze w Polsce ćwiczenia O. P. L. Gaz. Zainicjowano (zresztą bez skutku) akcję zwalczania szkodników roślinnych za pomocą gazów. Fachowych odczytów z O. P. G. wygłoszono (inspektor i instruktorzy) 102.

Komitet Wojewódzki liczył przy końcu roku 24 Komitety z prawami Powiatowych (w tem 7 prawie nieczynnych) ze 175 Kołami miejscowemi i 27 Kołami Szkolnemi. Członków było 27.000 rzeczywistych i 3.300 popierających — razem przeszło 30.000. Wpływy Komitetu Wojewódzkiego wyniosły 177.000, w czem 132.000 ze składek członkowskich. Uderza znaczne zmniejszenie się dochodów z Tygodnia L. O. P. P.

W ciągu roku 1930 ustąpił z Prezesury płk. Olbrycht, a Prezesem wybrany został Vice-Wojewoda Dr. Adam Kroebl.

Z Komitetów Powiatowych wyróżniły się w tym roku przez znaczne powiększenie liczby członków przedewszystkiem Radomski Powiatowy (z 550 na 3156), który ponadto był bardzo czynny na polu O. P. G. i Ostrowiecki (z 292 na 820), Pińczowski (z 165 na 552), Włoszczowski (z 400 na 792), Kielecki (z 1651 na 1946) który ponadto współdziałał w wystawie L O. P. P. i Buski przez prace własnego instruktora, wreszcie ruchliwy Komitet w Końskich, gdzie dzielnie pracuje sekretarz prof. Zajączkowski.

Nowo mianowany inspektor O. P. G., p. Kotulewicz, przedsiębierze ruchliwą akcję w kierunku fachowym, zaś Komitet Wojewódzki doprowadza w krótkim czasie do wzmocnienia więźby organizacyjnej. Komitety Powiatowe zaczynają działać sprawniej, fundusze napływają regularniej. Koniec roku 1931 zostawia Kom. Woj. ze 158 Kołami miejscowemi i 52 Kołami szkolnemi i z ilością 27.450 członków zwyczajnych i 4.000 popierających. Nie udało się natomiast utrzymać dawnej wysokości dochodów; wpływy Komitetu wyniosły 157.000 zł., a zatem o 20.000 zł. mniej, niż w roku ubiegłym.

W dziedzinie organizacyjnej skasowano samodzielne Koła w Suchedniowie i Zwoleniu, złączono Powiat Kielecki z Miastem



Kurs podinspektorów OPLG. w Stopnicy.

w jednym Komitecie Powiatowym, zlikwidowano Komitet Powiatowy w Kozienicach, oraz zamianowano dwóch Komisarzy L. O. P. P.

W dziedzinie lotnictwa wybiło się na pierwszy plan otwarcie lądowiska w Sandomierzu w dniu 3 czerwca 1931 r. przy licznym współudziale przedstawicieli Władz i Wojska oraz publiczności. Na uroczystość przybyło 29 samolotów. Lądowisko zaraz w roku 1931 wykazało swą żywotność przez dwukrotne ćwiczenia wojskowe i liczne lądowania samolotów cywilnych i wojskowych. Zasługi położone około zorganizowania tego lądowiska położyli: Rada Miejska w Sandomierzu oraz Dr. Pracki i Inż. Skalski.

Pozatem ulepszano w dalszym ciągu lotnisko w Częstochowie, poszukiwano terenów na nowe lotniska, propagowano modelarstwo lotnicze (trzy nowe modelarnie) i subsydiowano inne przedsięwzięcia lotnicze, wreszcie rozpoczęto przygotowania dla zorganizowania Szkoły Szybowcowej w Polichnie pod Kielcami.

W dziedzinie O. P. G. przeprowadzono dwa kursy instruktorów I kategorji, 5 kursów instruktorów II kategorji oraz 4 kursy instruktorów III kategorji. Ponadto odbyło się 11 kursów informacyjnych, 22 elementarnych, przeszkolono kilka tysięcy osób w szkołach i wygłoszono 123 odczyty, wyszkolono 48 drużyn odkażających, urządzono 3 większe i 10 mniejszych pokazów obrony przeciwgazowej, a w dniu 18 października urządzono wojewódzkie zawody marszowe w maskach gazowych.

Trzy Komitety Powiatowe posiadały stałych instruktorów powiatowych O.P.G. (Końskie, Olkusz i Busko), i te Komitety były może najczynniejsze. Ponadto zaznaczyły się dodatnio: Sandomierz, Radom, Zagożdżon, Starachowice, Skarżysko, Komitet przy Dyrekcji P. K. P. w Radomiu, który zorganizował wagon O. P. Gaz., oddający duże usługi. Wiele ruchliwości wykazał Komisarz LOPP na Częstochowę, p. Mjr. Matula.

Rok 1932, ostatni rok dziesięciolecia, przynosi wreszcie upragniony wielki rozwój Ligi na terenie całego województwa we wszystkich kierunkach. Idea Ligi przenika głęboko w społeczeństwo, zwiększają się szeregi pracowników, fundusze wzrastają.

Komitet Wojewódzki zakreśla sobie rozległy program pracy. Program ten: ożywienie i usprawnienie wszystkich Komitetów Powiatowych, dotarcie do ludności rolniczej, robotniczej i żydowskiej, wprowadzenie planowości w pracach własnych i Komitetów Powiatowych, jaknajszersze uświadomienie ludności i programowe jej szkolenie w zakresie O. P. L. G. Komitet Wojewódzki porucza Powiatowym znaczną część prac fachowych i pozostawia im duża samodzielność w zakresie wydatkowania, osiągając tem pobudzenie ambicji Komitetów Powiatowych w kierunku zdobywania nowych funduszów. Również zrywa Komitet Wojewódzki z dotychczasową teorją posługiwania się wyłącznie honorową pracą ludzi dobrej woli i przechodzi w miarę rozszerzania się agend do przyjmowania płatnych pracowników.

Komitety Powiatowe są czynne wszystkie i ożywione wielkiemi zamiarami; nie-

które rozwinęły taki rozmach w pracy, że ludność w ich powiatach zaczyna wprost żywiołowo garnąć się do szkolenia w O. P. L. Gaz.

W ogromnej większości powiatów niema już ani jednej gminy, w której nie byłoby Koła miejscowego, a wiele z tych Kół nie ogranicza się do zbierania jedynie składek, lecz prowadzi czynną akcję uświadamiającą, czasem nawet szkoleniową, a w kilku powiatach rozpoczyna się już zakładanie Kół gromadzkich lub parafjalnych. Powstają coraz liczniej Koła fabryczne, złożone niejednokrotnie z wszystkich pracowników fabryki.

Wszystkie szkoły średnie i większość szkół powszechnych jest już zorganizowana, a co więcej, w wielu prowadzi się systematyczną pracę uświadamiającą, a bardzo często formalne szkolenie — nawet w szkołach wiejskich. Ilość modelarń szkolnych wzrasta do 23, a zakładanie dalszych jest w dalszym rozwoju.

Kół żydowskich zorganizowano już 21, a dalsza akcja postępuje żywo naprzód.

Wszystkie Komitety Powiatowe mają już (do końca lutego 1933) zatwierdzone budżety i wszystkie odbyły swe roczne zebrania sprawozdawcze, co dowodzi dużego usprawnienia pracy Komitetów.

Prawie wszystkie Komitety Powiatowe potrafiły już doprowadzić do uregulowania i systematycznego kontaktu z Kołami, zwłaszcza gminnemi.

Prawa i obowiązki instruktorów powiatowych zostały unormowane osobnym regulaminem.

Niezależnie od zebrań Zarządu Komitetu Wojewódzkiego, Prezydjum zbiera się stale 2 — 3 razy w tygodniu na posiedzeniach dla załatwienia spraw bieżących. Ogromne zasługi dla korzystnego rozwoju L.O.P.P. na terenie Województwa Kieleckiego oddają przytem dwaj wiceprezesi Komitetu Wojewódzkiego. pp. inż. Messing, który prowadzi sekcję gazową i inż. Wolski, który prowadzi sekcję lotniczą z działem „szybownictwa".

W dziedzinie O. P. L. G. w roku 1932 przeprowadzono jeden kurs I-ej kategorji, jeden kurs II-ej kategorji i trzy kursy III-ej kategorji, przyczem miały one wyraźny cel dostarczenia kandydatów na instruktorów powiatowych, względnie na instruktorów fabrycznych, miejskich, urzędowych lub rejonowych. Natomiast postanowił Komitet Wojewódzki oprzeć się w pracy w terenie na podinstruktorach. W większości powiatów przeprowadzono kursy podinstruktorów prelegentów, dla kandydatów upatrzonych przez Komitety Powiatowe z pośród osób, zobowiązujących do honorowej pracy organizacyjnej, propagandowej i uświadamiającej, według dyrektyw Komitetu Powiatowego. Kandydaci byli tak dobierani, aby zaopatrzyć w pracowników LOPP wszystkie Koła Miejscowe, Gminy, Szkoły, Fabryki, Urzędy i t. d.

Obecnie zatem prace organizacyjne i propagandowe oraz prace O. P. L. G. w terenie prowadzi się pod kierunkiem inspektora O. P. L. G. — którym od sierpnia 1932 r. jest p. Pisarzewski, za pośrednictwem instruktorów powiatowych. W ciągu roku 1932 przeprowadzono 23 kursy podinstruktorskie (prelegentów i członków drużyn O. P. G.), które ukończyło 720 osób.

W ciągu roku 1933 projektuje się już przystąpienie w niektórych miejscowościach, w których uświadomienie lub wyszkolenie jednostek jest zaawansowane do masowego szkolenia całej ludności.

Komitet Wojewódzki musiał uczynić ogromny wysiłek, aby dostarczyć Komitetom w ciągu jednego roku wielkich ilości sprzętu szkolnego. W ciągu roku przybyło w Komitecie Wojewódzkim i Powiatach 935 masek, 59 ubrań ćwiczebnych, 25 rozpylaczy ręcznych i tornistrowych i t. p.

W dziedzinie O. P. L. została z wielkim nakładem trudu i kosztów wykonana w tym roku połowa całego programu szkoleniowego, przewidzianego na trzy lata.

Wszystkie prace i zabiegi w zakresie uświadomienia i szkolenia w obronie przeciwgazowej spotykały się z dużem zainteresowaniem i chętnem przyjęciem ze strony ludności, nawet wiejskiej.

Dla spraw obrony przeciwlotniczej Zakładów przemysłowych i górniczych zaangażowano inżyniera - instruktora, przy pomocy subwencji ze strony przemysłu.

Rozpoczęto odbywanie stałych, perjodycznych odpraw instruktorów powiatowych, a w powiatach odpraw instruktorów wszystkich kategorji i podinstruktorów.

W zakresie lotnictwa najważniejszem działaniem Komitetu Wojewódzkiego było zorganizowanie i prowadzenie Szkoły Szybowcowej w Polichnie pod Chęcinami.

Uzyskano licencję z Ministerstwa Komunikacji, zakupiono grunt, wybudowano hangar i warsztaty, nabyto 5 szybowców i potrzebny sprzęt pomocniczy, oraz zapewniono uczniom wygodne mieszkania i wyżywienie.

W dniu 29 maja odbyło się uroczyste poświęcenie szkoły. W tym pierwszym sezonie przeprowadzono dwa kursy, oraz oddano Szkołę na przeprowadzenie również 2 kursów Aeroklubowi Warszawskiemu. Łącznie na wszystkich czterech kursach zostało wyszkolonych 3 pilotów kat. C, 95 pilotów kat. B. i 58 pilotów w kat. A. Lotów odbyto 9.517. Wydatek Komitetu Wojewódzkiego na szybownictwo wyniósł przeszło 33.000 zł.

Rozwojowi Szkoły zamierza Kom. Woj. poświęcić wiele uwagi i otacza ją życzliwą opieką, za co serdeczne podziękowanie należy się Panu Dyrektorowi Dep. Lotnictwa Cywilnego, Filipowiczowi i W. Panu Radcy Adamowiczowi.

Rok 1932 przyniósł wreszcie możność przystąpienia do realizacji budowy lotniska pod Kielcami. Rząd przekazał potrzebny grunt z folwarku Masłów pod Kielcami, wraz z zabudowaniami folwarcznemi, a ponieważ grunt posiada bardzo korzystne naturalne warunki, jest nadzieja, że w ciągu roku 1933 odda się do użytku ścisłe pole wzlotów z prowizorycznym hangarem.



Sędzia Franciszek Falkiewicz.

W ciągu roku 1932 poza dalszemi pracami na lotnisku w Częstochowie i Sandomierzu trwały dalej poszukiwania nowych terenów na lądowiska, które zostały w czterech wypadkach uwieńczone powodzeniem, tak, że w roku 1933 będą niewątpliwie oddane do użytku lądowiska w Polichnie, w Busku, w Starachowicach i Pińczowie.

Koło Kolei Wąskotorowych w Jędrzejowie (przy Radomskim Komitecie Kolejowym) zorganizowało wagon obrony przeciwgazowej dla kolei wąskotorowych.

W wielu Komitetach Powiatowych dokonano gruntownej reorganizacji, a tam, gdzie urzędowali Komisarze, wprowadzono normalne Zarządy. Działalność wszystkich Komitetów Powiatowych była bardzo wydajna, zwłaszcza tych, w których dokonano reorganizacji. Trudno wymieniać i opisywać prace poszczególnych Komitetów. Przykładowo podać można np. nowozorganizowany Komitet w Częstochowie powiększył ilość Kół z 20 na 63, przeprowadził różnego rodzaju 43 kursy, 33 odczyty (bez Szkół), urządził 3 imprezy, umieścił 107 komunikatów w prasie, oprócz wykonania całego szeregu innych imprez. Komitet (nowy) w Miechowie zorganizował we wszystkich gminach Koła gminne, a we wszystkich szkołach Koła Szkolne, Komitet Konecki poza drobiazgowo wykończoną organizacją Kół we wszystkich gminach i szkołach zorganizował 5 Kół szkolnych. Komitet w Wierzbniku (nowy) prowadził wytężoną akcję propagan-



Kurs modelarstwa w Opatowie



Lekcja modelarstwa Komitetu Pow. w Końskich pod kierownictwem p. M. Zajączkowskiego.

dową i organizacyjną, to samo powiedzieć można o Komitecie Kozienickim w Zagożdżonie, w Olkuszu, w Opatowie i w wielu innych.

Z wielkim nakładem zachodów i trudu pracowały też w r. 1932 wielkie Komitety w Radomiu i Kielcach, zwłaszcza na polu szkolenia, a Komitety: przy Dyrekcji P. K. P. w Radomiu, Policyjny i w Starachowicach wpłacały regularnie znaczne sumy ze składek. Wszystkie Komitety prowadziły intensywnie akcję szkoleniową.

Na całym terenie województwa kieleckiego jest około 800 instruktorów wszystkich kategoryj. W roku 1932 odbył się jeden kurs I kategorji, 3 kursy II kat. i 6 kursów III kat., które ukończyło 271 kandydatów.

Kursów podinstruktorskich przeprowadzono 23, kursów informacyjnych 45, elementarnych 115, odczytów i pogadanek 439, drużyn wyszkolono 32, odbyto 11 zawodów marszowych w maskach, 37 pokazów oraz urządzono 2 wystawy.

Stan organizacji L.O.P.P. na terenie całego województwa (wraz z Zagłębiem Dąbrowskiem) przedstawia się następująco: Komitet Wojewódzki obejmuje 22 Komitety na prawach powiatowych, które liczą razem 485 Kół miejscowych i 322 Kół Szkolnych. W Kołach tych jest 65 członków dożywotnich, 42.382 członków zwyczajnych, 4.735 członków popierających i 18.526 członków Kół szkolnych, razem 65.708 członków.

Razem miały Komitety Powiatowe w r. 1932 dochodów 261.478,46 zł. z czego odesłały 168.313,88 zł. do Komitetu Wojewódzkiego, który miał 24.583,48 zł. swych własnych dochodów. Razem do-



Dyr. Ignacy Bereszko.

chody placówek LOPP na terenie kieleckim wyniosły w r. 1932 286.061,94 zł.

Okazało się, że mimo kryzysu ofiarność członków nie zmalała, ani też rąk nikt nie opuścił, tak, że sam Komitet Wojewódzki miał w ostatnim roku o 25.000 złotych więcej, niż w poprzednim.

Majątek Komitetu Wojewódzkiego wraz z powiatowemi wyniósł w dniu 31 grudnia 1932 r. kwotę 343.560,96 zł., w tem nieruchomości wartości 134.717,45 zł., ruchomości — 74.126,93 zł., wydawnictwa — 3.268,55 zł. i fundusz obrotowy — 131.448,03 zł.

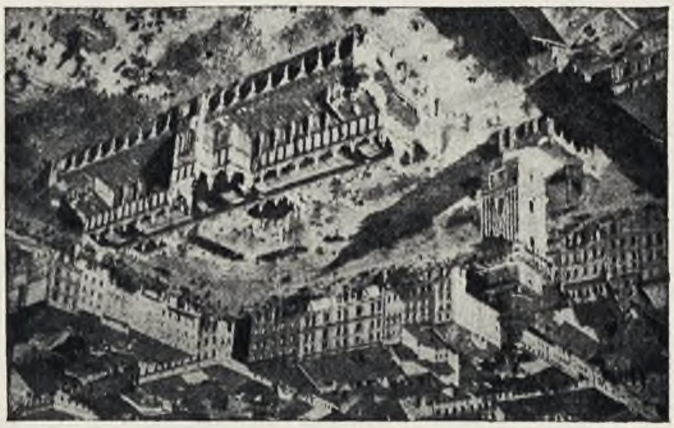
W ciągu 10-lecia zebrał Komitet Wojewódzki na całym terenie województwa kieleckiego oraz za rok 1932 z Zagłębia Dąbrowskiego kwotę 1.925.791,46 zł. W Zagłębiu Dąbrowskiem w latach 1923 — 1931 zebrano 331.695,72 zł., zatem razem na terenie województwa kieleckiego zebrano 2.257.487,18 zł., z czego przekazano 604.034,01 zł. Zarządowi Głównemu.

Na progu drugiego dziesiątka lat organizacja Ligi na terenie kieleckim jest silnie ugruntowana i popularna, linje wytyczne mocno określone, duży zastęp zapalonych działaczy, duży rozmach w pracy i rozbudzone w terenie zrozumienie, że Liga jest potrzebna i że należy z jej usług korzystać.

KRAKOWSKI KOMITET WOJEWÓDZKI



Kraków Gród dawny, a nowy



Działalność Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej datuje się w Krakowie od roku 1924.

Rozwój znamionują trzy fazy: I-sza od 21 marca 1924 roku do końca 1927 roku, cechuje się staraniem o zebranie funduszów, przez urządzanie Tygodni Lotniczych, propagandy odczytowej, zapoczątkowaniem modelarstwa lotniczego, popieraniem twórczości lotniczej, akcji lotniskowej oraz organizacji Komitetów Powiatowych. II-ga faza od roku 1928 do końca 1931 roku stanowi wybitny wzrost działalności i osiągnięcie pozytywnych wyników w dziedzinie organizacji placówek, powiększenia liczby członków i w dziedzinie lotniczej. III-cia faza od roku 1932 do obecnej chwili — jest to akcja programowa, organizacyjno-finansowa, już częściowo dokonana, tak w kierunku wypracowania instrukcji organizacyjnych, programu prac, jak oparcia Ligi na trwałych podstawach finansowych i najszerszych masach członków.

WŁADZE.

Skład Zarządu pierwszego Komitetu L.O.P.P. w roku 1924 w Krakowie stanowili: prezes, Wojewoda Władysław Kowalikowski, zastępca Jan Kanty Federowicz, skarbnik Józef Kretschmer, sekretarz Franciszek Datoń. W dniu 27 września tegoż roku zastępcą zostaje Inż. Piotr Król, skarbnikiem Władysław Otorowski. W dniu 25 lipca 1925 roku wybrano: prezesem Wojewodę krakowskiego, Ludwika Darowskiego, wiceprezesem Inż. Piotra Króla, sekretarzem Dr. Wojakowskiego Władysława, skarbnikiem Władysława Otorowskiego.

W roku 1928 weszli do Zarządu: rektor U. J. Prof. Dr. Marchlewski Leon, jako II-gi wiceprezes i Mjr. Dr. Michalik Kazimierz, jako sekretarz.

W dniu 24 marca 1929 roku wybrano do Zarządu: prezesem Wojewodę krakowskiego, D-ra Kwaśniewskiego Mikołaja, wiceprezesem Gregera Józefa, skarbnikiem Makowskiego Edmunda. W dniu 5 kwietnia 1929 roku ustąpił Inż. Piotr Król, w lipcu 1930 r. rektor Marchlewski Leon, w sierpniu 1932 roku Greger Józef; w tymże roku wybrano: wiceprezesem Gen. Łuczyńskiego Jerzego, skarbnikiem Dr. Keslera Maksymiljana, po śmierci ś. p. Makowskiego Edmunda. Po ustąpieniu Gregera Józefa wybrano wiceprezesem Dr. Keslera a skarbnikiem Dr. Szeligę Stanisława.

Skład Zarządu w roku 1932: prezes: Dr. Kwaśniewski Mikołaj, Wojewoda krakowski, wiceprezesi: Dr. Kesler Maksymiljan, dyrektor Banku Handlowego, Gen. Łuczyński Jerzy, Dowódca Okręgu Korpusu, sekretarz mjr. Dr. Michalik Kazimierz, Nacz. Lekarz 2-go pułku lotniczego, skarbnik Dr. Szeliga Stanisław, Dyrektor P.K.O., jako członkowie oraz przedstawiciele najliczniejszych Komitetów Powiatowych i Miejskich, oraz z urzędu wchodzili: Inż. Gostwicki Juljan, Dyr. Poczt i Telegrafów w Krakowie, Greger Józef, Prezes Izby Skarb. Ppułk. Dr. Henoch Mieczysław, komendant Wojsk. Szpit. Okręg., Inż. Król Piotr, Otorowski Władysław, Dr. Kaplicki Mieczysław, Prezes Okręg. Związku Strzeleckiego, Dr. Nowicki Eustachy, Kurator Okręgu Szkol. Dr. Orzelski Tadeusz, Dyr. Wodociągu Miejskiego, Ostrowski Witold, wiceprezydent m. Krakowa, Prezes Miejskiego Komitetu L. O. P. P. w Krakowie, Inż. Bobkowski Aleksander, Dyrektor Kolei Państwowych w Krakowie, Prezes Komitetu Kolejowego L. O. P. P. Krakowskiego, Inż. Stefan Siła Nowicki, Dyrekt. Wydziału Robót Publicz. Ppłk. Lewandowski Edward, Dowódca 2-go pułku lotniczego, Kalinowski Adam, inspektor Związku Straży Pożar., Dr. Łęcki Mieczysław, Starosta powiatowy w Chrzanowie, prezes Komitetu Powiatowego, Inż. Stankiewicz Feliks, inżynier kopalniany, prezes Komitetu górniczego w Brzeszczach, poseł, redaktor Dąbrowski Marjan, Błażewicz Władysław, Naczelnik Wydziału Urzędu Wojewódzkiego. Przewodniczący Sekcji organizacyjnej: Inż. Gostwicki Juljan, Sekcji budżetowo-gospodarczej: Dr. Kesler Maksymiljan, lotniczej: Ppułk. Lewandowski Edward, O.P.G. Kpt. Zaremba Jerzy, Sekcji O. P. L: Mjr. Batycki Stanisław, Sekcji propagandy: Inż. Stefan Siła Nowicki, Komisji rewizyjnej: Greger Józef.

ORGANIZACJA.

Komitet Krakowski Wojewódzki posiada: 25 Komitetów powiatowych, 306 Kół, w tem 168 Kół członków rzeczywistych i 138 Kół szkolnych, 12 członków dożywotnich, 12.614 członków rzeczywistych, 11.416 członków popierających, razem 24.042 członków.

Stan organizacji na terenie Komitetu Wojewódzkiego z uwzględnieniem ilości Kół i członków jest następujący:

	Członkowie rzecz.	Młodzież	Razem	Koła miejscowe	Koła szkolne
Kraków — Miasto	4.000	2.319	6.329	91	41
Brzeszcze	215	1.954	2.169	1	—
Gorlice	145	1.341	1.486	4	4
Komitet Pocztowy	1.405	—	—	1	—
Wieliczka	311	900	1.211	2	5
Chrzanów	427	777	1.204	13	19
Wadowice	495	621	1.116	7	5
Jasło	541	525	1.066	8	2
Ropczyce	186	879	1.065	6	28

Komitet	Członkowie rzecz.	Młodzież	Razem	Koła miejscowe	Koła szkolne
Policyjny	861	—	861	1	—
Nowy Sącz	600	232	833	9	6
Żywiec	509	209	718	13	—
Brzesko	280	350	631	6	3
Bochnia	250	330	580	4	3
Biała	250	300	550	6	6
Kraków — Powiat	350	150	500	9	—
Dębica	190	240	430	5	4
Myślenice	347	—	347	10	—
Limanowa	152	192	344	4	5
Tarnów	338	—	338	2	—
Nowy Targ	307	—	307	4	—
Mościce	239	—	239	1	—
Oświęcim	121	35	156	—	—
Mielec	55	62	117	12	1
Dąbrowa	40	—	40	—	—

Pierwsze organizacyjne posiedzenie Komitetu Obywatelskiego, na którem utworzono Komitet L. O. P. P. w Krakowie, odbyło się dnia 21 marca 1924 roku w Sali Rady Miejskiej.

Dopiero od roku 1928 do 1931 widzimy wybitny wzrost liczby członków i zorganizowanie się Komitetów Powiatowych, oraz ujęcie w szeregach L. O. P. P. kolejarzy Dyrekcji krakowskiej, policji państwowej, urzędników krakowskiej Dyrekcji Poczt i Telegrafów. Sam rok 1928 przedstawia rekordowy wzrost członków do liczby 9.389 łącznie zaś z Komitetem Kolejowym, zorganizowanym przez prezesa Inż. Barwicza, a liczącym 18.000 członków, liczy razem 23.389 członków. Lata 1929, 1930, 1931 przynoszą dalszy wzrost liczby członków w Komitecie Krakowskim do 21.245 i 250 Kół. Liczba ta w roku 1932 wzrasta o 2.797.

ADMINISTRACJA.

Komitet Wojewódzki utrzymuje biuro i posiada personel płatny, złożony z kierownika biura, inspektora O.P.L.G., i siły kancelaryjnej Z Komitetów powiatowych tylko Tarnów posiada osobny lokal na biuro, inne Komitety biur nie posiadają a Komitety powiatowe w Chrzanowie i Gorlicach ponoszą minimalne wydatki administracyjne na siłę kancelaryjną. Komitety powiatowe naogół przestrzegają ściśle postanowienia statutu, jak przekazywanie należytości, składanie sprawozdań kasowych, miesięczne sprawozdania z działalności, kwartalne i roczne, zamknięcia rachunkowe.

GOSPODARKA.

Gospodarka Komitetu Wojewódzkiego jest oparta ściśle na zatwierdzonym budżecie i programie prac, zastosowanych indywidualnie do potrzeb każdego komitetu powiatowego.

	Obrót ogólny	Komitet woj.	Tydzień lot.	Zarząd Główny	Admin.	Odsetki	Fundusz obrot.
1925	151.570.—	(131.235.—)	14.697.—	75.646.—	2.935.—	—	84.800.—
1926	200.057.—	(175.517.—)	17.000.—	—	5.600.—	—	33.530.—
1927	370.081.—	(340.021.—)	34.800.—	—	5.280.—	4.400.—	42.450.—
1928	557.354.—	(486.106.—)	14.900.—	—	6.060.—	7.800.—	120.078.—
1929	638.959.—	(510.380.—)	10.000.—	—	8.600.—	8.208.—	123.851.—
1930	828.321.—	(643.104.—)	13.000.—	30.638.—	10.487.—	10.480.—	120.785.—
1931	666.605.—	(524.195.—)	400.—	27.184.—	10.057.—	4.600.—	96.594.—
1932		(367.424.—)	9.22.—	30.633.—	7.892.—	4.611.—	91.499.—

Ogólny obrót wzrósł od roku 1925 — 1930, 5½-krotnie z kwoty Zł. 150.000 do kwoty Zł. 830.000.— Od roku 1930 obrót ogólny obniża się i wynosi za 1932 rok ca Zł. 360.000.— W ostatnich cyfrach odbija się jak w kalejdoskopie nasilenie kryzysu gospodarczego. Dzięki przewidującej gospodarce, oraz dostosowaniu się do warunków, Komitet potrafił fundusze swoje własne nietylko utrzymać, ale i lekko je powiększyć, równocześnie alimentował statutowo Zarząd Główny w Warszawie, przesyłając tamże rocznie około Zł. 30.000.— W drugiej połowie 1932 r., licząc się raczej z poprawieniem się sytuacji gospodarczej, Komitet Wojewódzki wystąpił w planach swoich ofenzywnie do masowego organizowania społeczeństwa. W wykonaniu hasła „dotarcia do małego człowieka" Komitet stara się usilnie drogami i środkami powyżej wymienionemi cel swój osiągnąć.

LOTNICTWO.

Zawiązany w roku 1924 Wojewódzki Komitet L.O.P.P. w Krakowie, początkową swoją działalność skierował również w dziedzinie budowy lotnisk, popularyzowania lotnictwa, oraz popierania twórczości lotniczej.

Pierwszem większem przedsięwzięciem Komitetu Wojewódzkiego, jako widoczny efekt jego pracy, było przeprowadzenie niwelacji lotniska krakowskiego, 35.000 m², kosztem Zł. 16.056.07., co zostało uskutecznione w roku 1926, przyczyniając się temsamem do usprawnienia lotniska. W tymże roku subwencjonowano lądowisko w Nowym Targu kwotą Zł. 600.—

W dalszej działalności Komitet subwencjonował konstruktora pilota Działowskiego Stanisława i Sidę Józefa, którym umożliwiono budowę samolotów turystycznych ich pomysłów, co stanowiło podstawę rozwoju lotnictwa słabosilnikowego na naszym terenie. Ogólnie wydatkowano w latach od roku 1928 — 1932 na te cele, oraz subwencjonowanie akcji propagandowej lotniczej Areoklubu Krakowskiego kwotę Zł. 81.635. 17 gr.

W dalszych pracach nad rozbudową lotnisk powołano w roku 1929 Komisję Porozumiewawczą dla lotnictwa słabosilnikowego pod przewodnictwem P. D-ra Kwaśniewskiego, która dla rozwoju lotnictwa słabosilnikowego i turystycznego położyła wielkie zasługi przez dokonanie zbadania terenów, nadających się do lądowania na obszarze województw krakowskiego, kieleckiego i śląskiego. Wynikiem prac tej Komisji było zbadanie i sporządzenie szkiców, oraz zaewidencjonowanie około 55 terenów na obszarze wymienionych województw. Wykorzystując ten materjał Komitet Wojewódzki przeprowadził rozbudowę lotnisk turystycznych: w dniu 3 sierpnia 1930 roku otwarto lotnisko turystyczne w Nowym Targu, w dniu 5 lipca 1931 roku lotnisko turystyczne w Dębicy. Rozpoczęte w latach ubiegłych prace nad rozbudową lotnisk i popieraniem lotnictwa turystycznego przejęła zawiązana w 1932 roku sekcja lotnicza w składzie osobowym: przewodniczący ppułk. Lewandowski Edward, zastępca Mjr. Garbiński Jerzy, członkowie: Inż. Król Piotr, Mjr. Malik Karol, Chałupnik Wiktor, Kpt. Krajewski Czesław, Por. Kułakowski Władysław. Pracę w sekcji podzielono na trzy referaty: I-szy ewidencja lotnisk, II-gi budowa i konserwacja lotnisk, III-ci współpraca z sekcją propagandy, popieranie lotnictwa turystycznego oraz szybownictwa. Sekcja lotnicza w swem krótkiem istnieniu przeprowadziła ewidencję istniejących na terenie województwa lotnisk, opracowała program konserwacji i dalszej ich rozbudowy, uzyskując odpowiednie kwoty na ten cel w budżecie Komitetu Wojewódzkiego na rok 1933. Wkońcu zaznaczyć należy, że w latach ubiegłych dokonano znakowania w następujących miejscowościach: Biała, Bochnia, Gorlice, Mielec i Oświęcim.

O. P. G.

Działalność Komitetu w zakresie obrony przeciwgazowej rozpada się na dwa okresy. I-szy to czas 6-ciu lat od roku 1924 do 1930. II-gi to czas dwóch lat od 1931 roku do dziś.

Cechą akcji w zakresie O. P. G. okresu pierwszego był jej charakter propagandowo - uświadamiający, a to dla braku wytycznych, określających dokładnie poszczególne zadania O. P. G. W okresie tym najintensywniej posuwała się akcja uświadomienia społeczeństwa o konieczności organizacji obrony przeciwgazowej, oraz wyszkoleniowa dla dostarczenia powiatom fachowych intsruktorów. Również okres ten poświęcony był w dziedzinie O. P. G. pracy nad rozwojem O. P. G. na terenie szkolnym. W tym celu zorganizował Komitet Wojewódzki szereg kursów dla instruktorów powiato-

SAMOLOT PANA DZIAŁOWSKIEGO.
Konstruktor pilot Stanisław Działowski, propagator lotnictwa turystycznego.



wych, nauczycielstwa szkół średnich, studentów chemików U. J. w Krakowie, oraz Straży Pożarnych. W powiatach organizowano kursy instruktorskie III-ciej kategorji. Dla celów propagandowych służył wagon obrony przeciwgazowej, imprezy, urządzane w czasie Tygodnia lotniczego i filmy uświadamiające.

Cechą akcji O. P. G. okresu drugiego była dążność stworzenia trwałych podstaw organizacyjnych, wyszkoleniowych, oraz uzgodnienie jej z kompetentnemi władzami i pokrewnemi organizacjami. Organizacyjnie całe Województwo podzielono na rejony instrukcyjne, przydzielając w skład rejonów po kilka powiatów, przejściowo ze względów finansowych. Organizacja O. P. G. obejmuje trzy kategorje terenów: I-sza tereny przemysłowe, II-ga wojskowe i posiadające lotniska, III-cia resztę komitetów. Program prac jest dostosowany od tego podziału. W myśl wytycznych powstałego w Zarządzie Głównym Inspektoratu O. P. G., pracę skierowano w następujących kierunkach: I. zorganizowanie trwałej sieci instruktorskiej na obszarze województwa, II. zaopatrzenie komitetów w sprzęt wyszkoleniowo - ćwiczebny, III. organizowanie drużyn odkażających i IV przeszkolenie ludności w zakresie obrony indywidualnej i zbiorowej. Dążąc do zaopatrzenia powiatów w fachowe siły instruktorskie, zorganizowano w maju 1931 roku 4-ro tygodniowy kurs dla instruktorów I-ej kat., który ukończyło 26 absolwentów, następnie zorganizowano I-szy 6-cio tygodniowy kurs unitarny dla instruktorów, obejmujący całokształt zagadnień O. P. L. G. biernej, który to kurs ukończyło 29 absolwentów z terenu krakowskiego, śląskiego i kieleckiego.

W obozie przeszkolono 58 osób, otrzymując bardzo dobre wyniki. Oprócz tego obóz przyniósł olbrzymią korzyść w zakresie sprawdzenia wartości dotychczasowych regulaminów, instrukcji i posiadanego sprzętu. W zakresie zaopatrzenia wyposażył Komitet Wojewódzki prawie wszystkie Komitety powiatowe w części zestawu sprzętu wyszkoleniowego i ćwiczebnego. Na szczeblu powiatowym prowadzona była praca w dwóch zasadniczych kierunkach: szkolenia i zaopatrzenia. Odnośnie szkolenia komitety powiatowe szkoliły tylko na poziomie III kat. i podinstruktorskim. Kursy zgłaszane były do Komitetu Wojewódzkiego rozpatrywane i akceptowane. Egzaminy odbywały się z reguły w obecności Inspektora O. P.G. Komitetu Wojewódzkiego. Kursów III. kat. przeprowadziły komitety powiatowe 8, wyszkalając ogółem 228 absolwentów, kursów zaś podinstruktorskich 6, wyszkalając 187 absolwentów.



Na lotnisku turystycznem w Nowym Targu samoloty sportowe cieszą się wielką wziętością.

O. P. L.

Organizacja O. P. L. wyodrębniona została w osobnej sekcji O. P. L. Sekcja O. P. L. jest ciałem wykonawczem Zarządu Komitetu Wojewódzkiego w zakresie spraw O. P. L. biernej, a w szczególności spraw, związanych z organizacją posterunków obs. meld. Do bieżących zadań sekcji należy szkolenie komendantów obs. meld. i członków załóg, oraz zaopatrzenie posterunków w potrzebny sprzęt. Z prac, wchodzących w zakres działalności sekcji O. P. L., w roku 1932 uruchomiony został w obozie ćwiczebnym 4-ro tygodniowy kurs obs. meld. Kurs ten ukończyło 18 słuchaczów, zgodnie z wymaganiami, stawianymi komendantom posterunków obs meld., których liczba wynosi 37 instruktorów.

PROPAGANDA

Działalność propagandową rozpoczął Komitet w roku 1924, zapoznając społeczeństwo krakowskie z zadaniami L. O. P. P. Jako metoda pracy były stosowane: żywe słowo, przeźrocza, pokazy lotnicze, wystawy, pokazy wagonu przeciwgazowego, konkursy modelarstwa lotniczego oraz imprezy lotnicze.

Zakładano Koła lotnicze po szkołach, urządzano modelarnie, kursy modelarskie i konkursy modeli lotniczych. W związku z rozbudową lotnisk, urządzano imprezy lotnicze z lądowaniem samolotów, popierając urządzane przez Zarząd Główny L. O. P. P. oraz Aerokluby krajowe konkursy lotnicze.

Modelarstwo prowadzone jest w 27 szkołach i liczy 650 uczestników ze sfer młodzieży, zajmującej się modelarstwem. Co roku odbywa się w Krakowie eliminacyjny konkurs modeli latających. Kraków uczestniczy rok rocznie w ogólnym krajowym konkursie modeli latających w Warszawie, zdobywając stale pierwsze miejsca. Miejski Komitet w Krakowie prowadzi własną składnicę modelarską.

Odczyty propagandowe, pokazy lotnicze, wyświetlanie filmów lotniczych i przeźroczy odbywają się stale. Również wygłaszane są odczyty i komunikaty L. O. P. P. przez Radjo Krakowskie.

W czasie tygodni lotniczych odbywają się corocznie od roku 1925 wystawy eksponatów lotniczych i gazowych, które cieszą się znaczną frekwencją. Wystawa gazowa, zorganizowana w roku 1928, była demonstrowana na zdjęciach na wystawie gazowej we Włoszech.

Do akcji propagandowej służyły również filmy treści lotniczej, gazowej i mitet posiadał sztuk 15. Są one stale wysprawozdawczej L. O. P.P., których Koświetlane we wszystkich placówkach Komitetu Wojewódzkiego.

Do poularyzacji idei L. O. P. P. przyczyniło się zorganizowanie lotnictwa sanitarnego na terenie tutejszego województwa, przy 2-gim pułku lotniczym w Krakowie. Początki lotnictwa sanitarnego datują się od roku 1927. Może się ono poszczycić bardzo pięknemi wynikami, rozszerzywszy swoją działalność również na województwo kieleckie i przyczyniwszy się znacznie do rozwoju idei L. O. P. P.



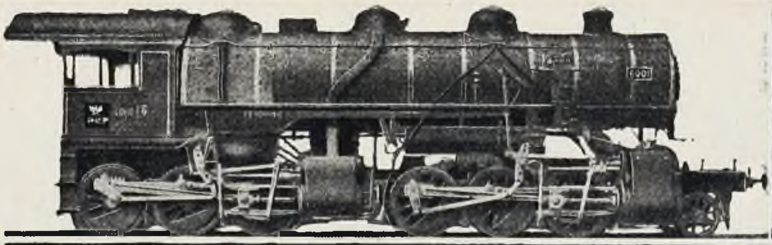




Gen. Łuczyński na inspekcji OPLG. w St. Sączu.

Ćwiczenia OPLG. w St. Sączu

Grupa zwycięskich modelarzy krakowskich na konkursie r. 1932.







KRAKOWSKI KOMITET KOLEJOWY

Dzień 22 września 1928 r. był dniem, w którym Komitet zaczął swoją właściwą działalność, w dniu tym bowiem odbyło się I. Zebranie Organizacyjne Komitetu.

Działalność do wspomnianej daty ograniczała się jedynie do zbierania składek członkowskich.

Na zebraniu tem ustalono, że ilość członków rzeczywistych w ówczesnej chwili wynosiła 12.714, zaś wspierających 2067, razem 14.781.

Protokół z tego zebrania, na którem wybrano pierwszy Zarząd Komitetu z ówczesnym prezesem Dyrekcji K. P. w Krakowie, inż. Barwiczem Karolem, jako prezesem Komitetu, na czele, ujawnia pewne dążności separastyczne wspomnianego Komitetu w kierunku stworzenia odrębnego Komitetu Kolejowego, mającego wyłącznie na celu akcję ochrony przeciwgazowej dla pracowników kolejowych i członków ich rodzin.

Okólnikiem Nr. 929 z dnia 27 września 1928 r. zezwoliła Dyrekcja K. P. w Krakowie na potrącanie składek członków w listach płac, przez co ułatwiła Komitetowi gospodarkę finansową w sposób najbardziej pożądany. Organizacyjnie podlegało Zarządowi Komitetu 71 Kół Miejscowych, który to podział utrzymał się do roku 1932 r.

Na Ogólnem Zgromadzeniu Komitetu w dniu 16.IV 1929 r. wybrano Zarząd z prawami Komitetu Wojewódzkiego z ówczesnym Dyrektorem K. P. w Krakowie Inż. Mieczysławem Gronowskim, jako prezesem Komitetu na czele. Na Zgromadzeniu tem zostawiono wybranemu Zarządowi do załatwienia wyjaśnienie stosunku Komitetu do Głównego Zarządu L. O. P. P. w Warszawie i szereg innych spraw.

W działalności z roku 1929 podkreślić należy podporządkowanie się Zarządu Zarządowi Głównemu L. O. P. P. w Warszawie (jednogłośna uchwała Zarządu z dnia 5. czerwca 1929), konsekwencją czego było przekazanie 50% wpływów na rzecz Zarządu Głównego.

Ponadto powziął Zarząd w tymże roku i wykonał następujące uchwały:

a) 600 Zł. nagrody dla zwycięzców w zawodach 2-go Pułku Lotniczego w Krakowie w dniu 15 maja 1929;
b) 10.000 Zł na budowę lotniska w Białej-Bielsku dla Wojewódzkiego Komitetu L. O. P. P. w Krakowie;
c) zaprenumerowano 75 egzemplarzy „Lotu Polskiego" dla wszystkich Kół Miejscowych Kolejowego Komitetu;
d) zakupiono 2.000 albumików, zawierających po 12 kartek „Widoków Polski z lotu ptaka", celem rozprzedaży;
e) zakupiono 17.000 egzempl. broszurki „Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej" i obdzielono bezpłatnie wszystkich członków Kolejowego Komitetu L. O. P. P.;
f) wypłacono Aeroklubowi Akademickiemu w Krakowie subwencję 2.000 Zł;
g) wypłacono 8.000 Zł dla Komitetu dla Spraw Lotnictwa Cywilnego w Krakowie.

Wojewódzki Komitet Kolejowy L. O. P. P. posiadał w 1930 roku 18.000 członków, zgrupowanych w 71 Kołach Miejscowych Okręgu Krakowskiej D. O. K. P. Jest to maksymalna ilość członków, która, pomimo ubytku pracowników, uzupełnia się nowo wstępującymi członkami zawsze do 18.000.

Wszyscy płacą regularnie wkładki miesięczne i wskutek celowego postępowania Zarządu Kolejowego Komitetu L. O. P. P. nie uchylają się od świadczeń na cele L. O. P. P.

Propaganda:

Komitet prenumeruje stale i rozsyła wszystkim Kołom Miejscowym pisma „Lot Polski", „Polska Skrzydlata" i „Młody Lotnik", oraz broszury propagandowe z dziedziny Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.

Komitet współdziała przy wydawaniu przez Krakowski Wojewódzki Komitet L. O. P. P. corocznej „Jednodniówki" z okazji „Tygodnia Lotniczego" i obdziela bezpłatnie każdego z 18.000 członków Kolejowego Komitetu L. O. P. P.

Komitet subwencjonuje filmy propagandowe z dziedziny lotnictwa i Obrony przeciwgazowej, zakupuje je i zaopatruje niemi wagon O.P.G., jak również zaopatruje wspomniany wagon w eksponaty O.P.G.

Komitet udziela stypendjów uczniom Wyższych Uczelni na wydziałach lotnictwa.

W roku 1930 zapoczątkował Komitet akcję propagandy lotniczej i powziął uchwałę zakupu dwóch awionetek P.Z.L. 5. mających służyć do kształcenia pilotów z pośród pracowników kolejowych, członków L.O.P.P., również pokrył Komitet częściowe koszty uczestnictwa na teoretycznym kursie lotnictwa krakowskiego Aeroklubu, na którym uczestniczyło 5-ciu pracowników kolejowych — członków L.O.P.P.

Wreszcie współdziała Komitet finansowo przy urządzaniu lotnisk i lądowisk na terenie Województwa Krakowskiego i wziął udział w poświęceniu i otwarciu pierwszego lotniska turystycznego w Polsce w Nowym Targu.

W kierunku popierania twórczości lotniczej subwencjonował Komitet budowę awjonetki, konstrukcji Koła Lotniczego Państwowej Szkoły Przemysłowej w Krakowie, typu członka Koła p. Tyrały.

W październiku 1930 r. staje na czele Zarządu Komitetu Dyrektor K. P. w Krakowie p. inż. Aleksander Bobkowski i jako Prezes Zarządu pracuje do końca okresu sprawozdawczego.

W roku 1931 posiada Komitet 70 Kół Miejscowych w większych ośrodkach kolejowych.

Członków liczy Komitet około 18.000.

Komitet zakupił 2 samoloty typu P.Z.L 5, których chrztu dokonał p. Minister Komunikacji w dniu 14 czerwca 1931 r. na lotnisku krakowskiem.

Komitet zorganizował Sekcję Lotniczą, mającą na celu uprawianie i propagowanie sportu lotniczego, oraz wyszkolił 7-miu członków na kursie teoretycznym „Aeroklubu Krakowskiego". Członek Sekcji Lotniczej, p. Chałupnik Wiktor, wziął udział w II Podhalańskim Zlocie Awjonetek w Nowym Targu w dniu 19 lipca 1931 r., gdzie otrzymał pierwszą nagrodę ogólną. Komitet zorganizował we wrześniu 1931 r. (dwukrotnie) loty propagandowe (pasażerskie) w Nowym

Prezes Komitetu, Inż. Aleksander Bobkowski, Dyrektor Kolei Państwowych w Krakowie.





Wiceprezes Komitetu, Inż. Juljusz Orłowicz, Naczelnik Oddziału Mechanicznego w Krakowie.

Sączu, w porozumieniu z Powiatowym Komitetem Miejscowym L.O.P.P. i z Zarządem Kolejowego Koła L.O.P.P. w Nowym Sączu, w których brały udział 2 samoloty Komitetu. Loty te przyniosły, oprócz zysku finansowego, przeznaczonego na budowę szybowca, także zysk propagandowy, objawiającv się licznym udziałem najszerszych warstw ludności Nowego Sącza w lotach, dokonywanych przez pilotów Komitetu w osobach członków pp. D-ra Tadeusza Piotrowskiego i Wiktora Chałupnika.

Samoloty Komitetu brały również udział w 4-tym Krajowym Konkursie Awjonetek.

Komitet współdziałał przy zbudowaniu szybowca typu C.W.I. przez Koło Miejscowe w Nowym Sączu i nadal popiera akcję rozwoju szybownictwa bezsilnikowego, budując dalsze trzy szybowce. Staraniem Komitetu wyszkolono dwóch pilotów kategorji A. dla szybownictwa.

Celem rozszerzenia akcji Obrony Przeciwgazowej przystąpił Komitet do rozbudowy wagonu O.P.G., i zakupił również filmy i sprzęt dla wagonu O.P.G.

Komitet współdziałał w imprezach VIII-go Tygodnia Lotniczego z Wojewódzkim i Miejskim Komitetem LOPP. oraz rozsprzedał znaczków LOPP. za kilkaset złotych.

Z funduszów propagandy wypłacał Komitet stypendja czterem uczniom Politechnik (2-ch z Warszawy i 2-ch ze Lwowa), studjujących awjatykę.

W czerwcu 1932 r. poświęcono wagon O.P.G., wyposażony sumptem Komitetu i oddano go do użytku władz kolejowych.

Pozatem akcja Komitetu ograniczała się do udzielania subwencyj, jak następuje:

a) na sport lotniczy 32.000 Zł.; na propagandę 6.644 Zł.; na stypendja 1.800 Zł.; na szybownictwo 3.000 Zł. i 200 Zł. na pomnik Poległych Lotników.

Pozatem spłacono resztę długu za 2 awjonetki, typu P.Z.L.5, zakupione w roku 1931 — 17.000 Zł. Awjonetki te oddano do użytku Kolejowej Sekcji Lotniczej w Krakowie, subwencjonowanej przez Zarząd.

Poniżej sprawozdanie tejże Sekcji za rok 1932.

„W ciągu bieżącego roku Zarząd Sekcji zorganizował szereg imprez lotniczych, połączonych z lotami pasażerów. Imprezy te miały na celu propagandę lotnictwa sportowego w ogólności na terenie Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych.

Pierwsza taka impreza została urządzona w Nowym Sączu, przy współudziale tamt. Komitetu L.O.P.P., gdzie prócz lotów pokazowych przewieziono 28 pasażerów, w tem 3 ponad Tatry i 3 ponad Pieniny.

Następne imprezy zorganizowano w Mielcu i Rzeszowie, gdzie ogółem przewieziono 61 pasażerów. Imprezy takie cieszą się w tych miejscowościach dużem powodzeniem, gdyż tam sport lotniczy mało jest rozpowszechniony.

Sekcja posiada do dyspozycji dwa samoloty, typu PZL 5, będące własnością Kolejowego Komitetu L.O.P.P.

W bieżącym sezonie wyszkolono trzech pilotów motorowych na dwóch typach. a to: pp. Bronisławę Kwiatkowską, Adama Mękę i Antoniego Nowotnego.

Poza szkoleniem nowych uczni i urządzaniu imprez propagandowych samoloty Sekcji brały udział niemal we wszystkich krajowych imprezach lotniczych i tak:





B. Sekretarz Komitetu, ś. p. Święch Wincenty Starszy Kontroler Osobowy D.O.K.P. w Krakowie.

B. Skarbnik Komitetu, Dr. Józef Korngold emerytowany Kierownik Działu D.O.K.P w Krakowie.

W zlocie do Litzbarku, który organizował Aeroklub Warszawski,

Międzynarodowym Mittingu w Warszawie (zdobyto pierwsze miejsce),

w Locie sztafetowym i Locie Południowo-Zachodniej Polski, organizowanych przez Aeroklub Krakowski, oraz Mittingu i Zlocie Gwiaździstym, organizowanym przez Aeroklub Lwowski.

We wszystkich tych imprezach samoloty Sekcji zajmowały czołowe miejsca.

Jedną z największych zdobyczy bieżącego sezonu jest przelot p. D-ra Kazimierza Piotrowskiego na samolocie Sekcji ponad Alpy. W ciągu 8 godzin przeleciał on trasę Kraków — Chamonix.

Prócz prac w dziedzinie sportu lotniczego silnikowego, Sekcja propaguje sport szybowcowy. W ciągu ostatnich miesięcy Zarząd Sekcji zakupił 4 szybowce, typu CWJ (szkolne) oraz dwa amortyzatory.

W projekcie pozostało jeszcze zorganizowanie podobnych imprez w Suchy, Żywcu, Chabówce, Limanowej, Zwardoniu.

Ostatnio Zarząd Sekcji wybudował hangar i montownię szybowców dla pomieszczenia inwentarza i sprzętu, będącego własnością Sekcji. Hangar ten został odebrany z dniem 1 października b. r. i oddany do użytku na lotnisku w Rakowicach".

W maju 1932 roku zmniejszono ilość Kół miejscowych z 71 na 40.

Obecnie liczy Komitet około 17.000 członków, w tem około 15.000 rzeczywistych i około 2.000 wspierających.

Następnie należy podnieść bezinteresowną pracę Wiceprezesa Zarządu (od założenia) p. Inż. Orłowicza Juljusza, Naczelnika Oddziału Mechanicznego w Krakowie; takąż pracę Sekretarza (od założenia) ś.p. Święcha Wincentego, St. Kontrolera Osobowego DOKP. w Krakowie, (zmarł 14 listopada 1932 r.) i Skarbnika p. D-ra Korngolda Józefa, emerytowanego Kierownika Działu P.K.P. w Krakowie.

Na specjalną wzmiankę zasługują również pp.: Chałupnik Wiktor, Chałupnik Kazimierz i Dr. Piotrowski Kazimierz, 1-wszy i 3-ci, jako piloci, 2-gi jako mechanik, jako propagatorowie sportu lotniczego w tutejszym Komitecie.









W środku: Kazimierz Chałupnik, pracownik kolejowy, mechanik i uczeń-pilot (fotografował Chałupnik). — Samoloty Komitetu (typu PZL—5) na lotnisku w Mielcu (loty pasażerskie). — Bracia Chałupnicy przed startem do „Międzynarodowego Zlotu Gwiaździstego" w Warszawie (rok 1932). — Dr. Piotrowski Kazimierz (na lewo) przed startem do Szwajcarji (lot ponad Alpy) (rok 1932) (fot. Chałupnik).

LUBELSKI KOMITET WOJEWÓDZKI

Organizacja Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. w Lublinie — przypada na koniec roku 1923. Wówczas to dzięki inicjatywie grona ludzi, którzy podjęli pracę, zmierzającą pod ugruntowanie organizacji L.O.P.P. na terenie miasta i Województwa, powstał w Lublinie przy poparciu władz pierwszy Zarząd tymczasowy Komitetu, którego zadaniem było utworzenie komórek organizacyjnych w terenie, a następnie rozpoczęcie dalszych prac pod hasłem L.O.P.P.

Pierwszy pełny Zarząd Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. w Lublinie wybrany został na Org. Zgromadzeniu przy udziale delegatów z terenu Województwa, które odbyło się 28 listopada 1924 w gmachu Urzędu Wojewódzkiego w Lublinie. Pierwszym prezesem Komitetu wybrany został Dr. Stanisław Bryła.

Wybrany Zarząd Komitetu, przedewszystkiem postanowił w dalszym ciągu rozszerzyć ramy działalności Komitetu Wojewódzkiego przez dalszą organizację Komitetów Powiatowych — tak, iż wkrótce w każdym mieście powiatowym powstał Komitet Powiatowy L.O.P.P.

Przy współudziale Zarządów Komitetów Powiatowych, Komitet Wojewódzki rozpoczął na szeroką skalę propagandę, zmierzającą do zjednania dla L.O.P.P. jaknajwiększej ilości członków. W tym celu w łonie Zarządu Komitetu Wojewódzkiego stworzono specjalny referat propagandy na czele którego stanął p. Mjr. Skrzywan.

Praca ta dała wkrótce pozytywne wyniki, co najlepiej ilustrują cyfry osiągniętych wpływów.

Rok 1924 zamknięty został sumą wpływów Zł. 15.895.05 — w latach następnych wpływy te kształtowały się stale zwyżkowo i tak w roku 1925 osiągnięto zł. 71.959.53 — a w roku 1929 zł. 125.595.66. Rok 1929 był okresem, w którym Komitet Wojewódzki osiągnął najwyższą sumę wpływów, poczem na skutek trudnego położenia gospodarczego wpływy te nieco zmalały i dopiero rok 1932 przynosi znowu polepszenie sytuacji finansowej.

Na dzień 31.XII. 1932 — Komitet Wojewódzki L.O.P.P. w Lublinie posiadał 22 Komitety Powiatowe liczące 535 Kół z ilością członków 24.824. Należy zaznaczyć, że w ciągu roku 1932 ilość członków i kół w stosunku do roku 1931 wzrosła o blisko 10.000 członków a ilość Kół o 212.

Jest to najlepszy dowód, że cele i hasła L.O.P.P. znajdują, żywy oddźwięk w najszerszych warstwach społeczeństwa, przyczem w szeregi Ligi garnie się coraz chętniej młodzież szkolna, a nawet ludność wiejska w charakterze członków popierających.

WŁADZE.

W skład Zarządu Komitetu Wojewódzkiego L.O.P.P. w Lublinie wchodzą PP. Prezes — Bolesław Sekutowicz, prezes Sądu Apelacyjnego w Lublinie — wiceprezesi — Dr. Stanisław Bryła, sędzia Sądu Okręgowego w Lublinie, Gustaw Świda, prezes Wojewódzkiego Związku Ochot. Straży Pożarnych — sekretarz Józef Mach, dyrektor Związku Rewizyjnego Spółdzielni Rolniczych — skarbnik, Dyrektor Stanisław Zaczek, Dyrektor Banku Gospodarstwa Krajowego, Oddział w Lublinie, oraz jako członkowie



Prezes Bolesław Sekutowicz.



Wiceprezes Stanisław Bryła.

zarządu pp. Dyr. Jan Dębowski — Dr. Tomasz Chmielnikowski — Dyr. Wacław Nartowski — Inspektor Walery Wilczyński — Dyr. Feliks Wojciechowski — Notarjusz Walerjan Karasiński — Stefan Mańkowski.



Brama Krakowska.

W skład Kom. Rewiz. wchodzą: P.P. T. Szczerba, dyr. A. Płoski, dyr. Siarkiewicz.

PROPAGANDA.

Prace propagandowe Komitetu Wojewódzkiego L.O.P.P. w Lublinie w okresie 10-cio letniej działalności prowadzone były w 2 zasadniczych kierunkach — propagandy ogólnej przy użyciu wszelkich możliwych środków wśród społeczeństwa starszego, ze szczególnem uwzględnieniem ludności wiejskiej, oraz specjalnych prac propagandowych wśród młodzieży szkolnej. Cel pierwszy osiągnięty był przez prowadzone w latach 1926 — 27 loty propagandowe, które gromadziły tysiączne rzesze widzów. W czasie lotów odbywała się jednocześnie organizacja nowych Kół L. O. P. P. i jednanie członków w Kołach już istniejących.

W czasie lotów wygłaszali prelegenci Komitetu Wojewódzkiego liczne odczyty i pogadanki o celach i zadaniach L.O.P.P.

Propagandę płatowcową prowadzono przy pomocy samolotów, otrzymanych z Zarządu Głównego L.O.P.P. bądź też zakupionych z ofiar społeczeństwa.

W okresie tym na terenie Województwa Lubelskiego we wsi Potok Wielki powiatu Janowskiego został nakręcony film propagandowy p. t. „Silne lotnictwo — to silna Polska", na którym została utrwalona akcja prowadzona przez Komitet Wojewódzki. Film ten po dziś dzień jest wyświetlany na terenie całej Polski.

Wykonanie filmu subwencjonował Zarząd Główny L.O.P.P.

Poza kolportowanemi wydawnictwami propagandowemi Zarządu Głównego L. O. P. P. w okresie 1926 — 1928 — Komitet wydawał własny organ p. t. „Ster", specjalnie poświęcony krzewieniu idei L.O.P.P. na terenie Województwa Lubelskiego. Dzięki poparciu pracy lubelskiej na łamach jej stale są zamieszczane wzmianki i artykuły w ilości około 500 rocznie.

PROPAGANDA W SZKOŁACH.

Dzięki poparciu władz szkolnych i nauczycielstwa Komitet miał możność prowadzić intensywne prace propagandowe

na terenie szkolnym. W latach 1925 — 26 pod protektoratem p. Kuratora Pytlakowskiego zorganizowano na terenie szkół akcję zbiórkową mającą na celu ufundowanie samolotu. W rezultacie zebrano ze składek młodzieży sumę około 15.000.— zł. — resztę potrzebną do kupna samolotu w sumie około 10.000.— zł. dołożył Komitet Wojewódzki z własnych funduszów i zakupiono samolot sportowy „P.W.S.3" w Podlaskiej Wytwórni Samolotów — popierając w ten sposób polską twórczość lotniczą. Samolotowi temu za zgodą P. Prezydenta Rzeczypospolitej nadano imię „Prezydent Ignacy Mościcki". Służył on dłuższy czas do lotów propagandowych — a następnie został przekazany Klubowi Lotniczemu P.W.S. w Białej Podlaskiej.

Na terenie szkolnym prowadzona była również propaganda przez krzewienie modelarstwa. W chwili obecnej na terenie Komitetu istnieje 18 modelarni szkolnych z ogólną liczbą modelarzy ponad 450. Szereg zorganizowanych przez Komitet Wojewódzki kursów instruktorskich modelarstwa dostarczyło modelarniom tym instruktorów. Rokrocznie organizowane konkursy modelarskie wywoływały żywe zainteresowanie młodych konstruktorów.

Na terenie szkół instruktorzy Komitetu i nauczyciele prowadzą stale pogadanki z dziedziny OPLG w ramach programów 20 i 10 godzinnych.

W chwili obecnej dzięki poparciu p. Kuratora Okręgu Szkolnego Lubelskiego Lewickiego odbywa się na szeroką skalę pomyślana akcja, zmierzająca do zgrupowania całej młodzieży w szkolnych L. O. P. P.

Po zakończeniu okresu lotów propagandowych i zlikwidowaniu eskadry propagandowej, został zakupiony przez Komitet Wojewódzki specjalny samochód propagandowy wyposażony we wszystkie środki propagandy (kino, sprzęt, opg, tablice). Samochód ten przeznaczony jest specjalnie do propagandy L.O.P.P. na wsi i stale w ciągu lata objeżdża teren województwa lubelskiego. Wygłaszane przez prelegenta odczyty, oraz urządzane pokazy gromadzą liczne rzesze słuchaczów.

ROZBUDOWA LOTNISK.

W okresie lat 1928—32, Komitet Wojewódzki przy udziale Zarządu Głównego L.O.P.P. — zakupił teren pod lotnisko w folwarku Mokre p/Zamościem.

Zakupiony teren został zniwelowany, następnie lotnisko oddane do użytku. Rok rocznie przez lotnisko zamojskie odbywają się przeloty zawodów organizowanych w Polsce, przyczem stale jest ono brane pod uwagę przy opracowywaniu trasy Krajowych Konkursów Samolotów Turystycznych oraz Lubelsko-Podlaskich Zimowych Zawodów Lotniczych.

Ogólna powierzchnia lotniska wynosi 36 ha. Aby ułatwić komunikację z lotniskiem, kosztem Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. wybudowano 1 klm. szosy specjalnie do lotniska, jako odgałęzienie szosy głównej Zamość — Szczebrzeszyn.

Lotnisko zamojskie znajduje się w zarządzie Komitetu Powiatowego L.O.P.P. w Zamościu.

INWESTYCJE LOTNICZE.

Poza omówionym już w dziale prac na terenie szkolnym zakupem samolotu sportowego „P.W.S.3", drogą składek społeczeństwa ziemi lubelskiej został w latach 1925 — 26 ufundowany drugi samolot typu „Amfibja" z silnikiem Hispano-Suiza 180 KM, który służył początkowo do propagandy na terenie Województwa Lubelskiego, a następnie został przekazany wojsku. Samolot ten został nazwany „Lubliniak" i przyczynił się znacznie do popularyzacji celów L.O.P.P. na terenie województwa.



Ćwiczenia z obrony przeciwgazowej.

SPORT LOTNICZY.

Sport na terenie województwa lubelskiego koncentruje się w 2-ch Klubach lotniczych a mianowicie Lubelskim Klubie Lotniczym w Lublinie i Klubie Lotniczym P.W.S w Białej Podlaskiej.

Obydwa Kluby te korzystają ze stałych subwencyj pieniężnych Komitetu Wojewódzkiego L.O.P.P. na prowadzone przez siebie prace z zakresu wyszkolenia w pilotażu, konstrukcji nowych typów samolotów sportowych, oraz zawody lotnicze.

Obydwa Kluby otrzymały bezpłatnie w roku 1929, sprzęt po zlikwidowanej eskadrze propagandowej. Lubelski Klub Lotniczy w latach 1931—33 zorganizował dwukrotnie Lubelsko-Podlaskie Zimowe Zawody Lotnicze, uzyskując na ten cel specjalne subwencje z Komitetu Wojewódzkiego L.O.P.P. Pozatem Komitet na zawody te stale funduje nagrodę Komitetu.

W roku 1931 nagrodę tę zdobył Prof. Pruszkowski — w roku 1933 pilot W. Kołaczkowski. Współpraca pomiędzy Klubami i Komitetem Wojewódzkim układa się harmonijnie i daje b. dobre wyniki.

O. P. L. G.

Połączenie Ligi Obrony Powietrznej Państwa z Towarzystwem Obrony Przeciwgazowej, nastąpiło w Lublinie w dniu 6-go marca 1928 roku, na wspólnem posiedzeniu delegatów Zarządów obu zainteresowanych instytucyj. Z tą chwilą Komitet Wojewódzki L.O.P.P. objął agendy obrony przeciwgazowej, rozpoczynając odnośne prace programowe.

Działalność w tej dziedzinie w pierwszej fazie polegała głównie na szerokiej propagandzie wśród społeczeństwa celów obrony przeciwgazowej.

Następnie Komitet przystąpił do wyszkolenia personelu instruktorskiego wszelkich kategoryj, zapewniając sobie w ten sposób kadry czynnych propagatorów.

Nawiązano przy poparciu władz ścisły kontakt z organizacjami pokrewnemi, jak organizacje W.F. i P.W. — P.C.K. i Woj. Zw. Straży Pożarnych, przeprowadzając na ich terenie szereg kursów i pokazów.

Stwierdzono, że zagadnienie związane z obroną przeciwgazową znajduje żywe zainteresowanie na wsi — wobec czego przy pomocy środków będących w dyspozycyj Komitetu Wojewódzkiego, oraz placówek Powiatowych i Kół L.O.P.P. przeprowadzano stale wykłady i kursy o charakterze informacyjnym.

Po przeprowadzeniu podziału Województwa na rejony instruktorskie, rozpoczęto planową akcję wyszkoleniową drużyn opg, oraz posterunków obserwacyjno-meldunkowych, posługując się fachowym personelem instruktorskim.

Jednocześnie prowadzona jest równoległa akcja zaopatrzenia w sprzęt OPG poszczególnych Komitetów Powiatowych L.O.P.P., które w stanie dzisiejszym mają dość pokaźne zestawy wyszkoleniowe, składające się z masek przeciwgazowych — ubrań ochronnych, tablic poglądowych, oraz pomocy naukowych.

Zarządzone przez władze w szeregu miejscowości Województwa ćwiczenia sprowadzające z zakresu przygotowań do OPL biernej, wykazały, że wyszkolony przez L.O.P.P. personel odpowiada w zupełności swemu zadaniu.



Poświęcenie samochodu propagandowego Kom. Woj. L.O.P.P. przez ks. kan. Gostyńskiego.



Kierownik Biura, p. Zygmunt Radomski.



Zarząd Koła Skarb. Okr. Lub. Izby Skarb. Przy biurku siedzi prezes Koła, naczelnik A. Jastrzębski.



Założyciel Koła Skarb., prezes Jan Grabski.

Cała akcja OPLG prowadzona jest w ścisłym porozumieniu z władzami państwowemi w/g wytycznych, ustalonych przez władze centralne L.O.P.P.

BIBLJOTECZKI.

Komitet Wojewódzki z zapasów książek, dostarczonych przez Zarząd Główny L.O.P.P. — zaopatrzył w bibljoteczki szkoły średnie i część powszechnych na terenie Województwa Lubelskiego, rozsyłając takowe bezpłatnie Jednocześnie w podręczne bibljoteczki zaopatrzono wszystkie Komitety Powiatowe L.O.P.P. oraz część Kół Miejscowych.

Stany bibljotek stale są uzupełniane przez nowe wydawnictwa ukazujące się na rynku księgarskim.

Wszystkie Komitety Powiatowe L.O.P. P. otrzymują „Biuletyn Gazowy" miesięcznik wydawany przez Zarząd Główny L.O.P.P., oraz prenumerują „Lot Polski" organ oficjalny L.O.P.P.

BIURO KOMITETU.

Biuro Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. w Lublinie pozostaje pod kierownictwem p. Zygmunta Radomskiego. Sprawy dotyczące OPLG prowadzi Insp Woj. OPLG p. Władysław Gawdziński. Sekretarjat i buchalterja spoczywa w rękach p. Henryka Rudnika.

Lokal Komitetu składa się z 2 pokoi i mieści się w Lublinie przy ulicy Powiatowej 1.

PRACA W KOMITETACH POWIATOWYCH.

Komitet Powiatowy w Białej Podlaskiej — Komitet założony dnia 10.IV. 1924 r. Pierwszym prezesem był Prokurator Wacław Tuz. Jest to jeden z najbardziej czynnych i żywotnych Komitetów Powiatowych na terenie Woj. Lubelskiego. Obecnie Prezesem Komitetu jest Dr. Wacław Nartowski — dyrektor Państwowego Gimnazjum Im. I. Kraszewskiego w Białej Podlaskiej, pracy którego i oddaniu się dla celów L.O.P.P. — Komitet ten przedewszystkiem zawdzięcza swój rozwój. Pozatem w skład prezydjum wchodzą: inż. Jan Czerwiński wiceprezes — Prof. Bogusław Biliński, sekretarz — Prof. Władysław Brysa, skarbnik. W chwili obecnej Komitet ten liczy 2.187 członków zgrupowanych w 15 kołach.

Wpływy za rok 1932 wyniosły zł. 8.152.92. Za okres od roku 1925 — 32 Komitet Powiatowy w Białej Podlaskiej zebrał zł. 34.818.55.

Komitet Miejski L.O.P.P. w Lublinie. Komitet założony w roku 1926. Prezesem Komitetu od początku jego istnienia jest Inż. Jan Dębowski — Dyrektor Zakładów Mechanicznych E. Plage i T. Laśkiewicz — pozatem w skład prezydjum wchodzą PP. Mjr. St. Królikowski, wiceprezes — Kazimierz Różański, sekretarz — Fr. Dutkiewicz Skarbnik. — Komitet liczy 29 Kół Miejskich grupujących 2685 członków. Roczne wpływy wynoszą przeciętnie około 10.000 zł.

Koło Skarbowców L.O.P.P . w Lublinie. Z prawami Kom. Pow. Koło to jednoczy wszystkich Skarbowców Okręgu Lubelskiej Izby Skarbowej w ogólnej liczbie 750, zorganizowanych w 18 Kołach Miejscowych, istniejących w siedzibach Powiatowych Urzędów Skarbowych. Do niedawna Skarbowcy brali jedynie luźny udział w pracach L.O.P.P., dopiero w roku 1932 — powstała dzięki inicjatywie szeregu jednostek myśl skoordynowania pracy skarbowców dla celów związanych z obroną Państwa we wspólnej organizacji. Zawdzięczać to należy przedewszystkiem poparciu okazanemu łaskawie przez P. Prezesa Lubelskiej Izby Skarbowej Jana Grabskiego. Na apel wystosowany przez P. Prezesa do Urzędów Skarbowych — wszyscy bez wyjątku skarbowcy zapisali się w poczet członków rzeczywistych L.O.P.P.

W dniu 28.IX. 1932 — został wybrany Zarząd Koła Skarbowców L.O.P.P. Okręg Lubel. Izby Skarbowej z prawami Komitetu Powiatowego.

Do Zarządu wybrani zostali PP. Alojzy Jastrzębski, prezes — Naczelnik Wydziału I. Izby Skarbowej — Jan Kuryłło — skarbnik, Sekretarz U. Sk. Aks. i M. P. Józef Barszczak, sekretarz — Kontr. Wydz. III. Izby Skarb. Wacław Tarnowski — Skarbnik Kasy I. U. Sk. Lublin, Jerzy Węgrzecki — Sekretarz 3 Urz. Skarb. Lublin, Stanisław Kiciński — Skarbnik Kasy 3 U. Sk. Protektorem Koła Skarbowców L.O.P.P. jest Prezes Lubelskiej Izby Skarbowej Jan Grabski.

Komitet Powiatowy w Puławach — Założony w roku 1924 przez PP. D-ra Malarskiego, D-ra Gąsiorowskiego i Wł. Jagusiewicza. W chwili obecnej Prezesem Zarządu Komitetu jest Dr. M. Lutman — Starosta puławski, pozatem w skład Zarządu wchodzą p. Józef Mucha, Inspektor Szkolny — Prof. Dr. Kazimierz Markowicz, p. Stanisław Mruk oraz Franciszek Łaski — Komitet w chwili obecnej liczy 13 członków dożywotnich, 1.320 członków rzeczywistych zgrupowanych w 21 Kołach Miejscowych, oraz 3.291 członków popierających w 30 kołach szkolnych. Te ostatnie Koła powstały dzięki poparciu p. Inspektora Muchy, który jest starym wypróbowanym działaczem L. O. P. P.

Najżywotniejszemi Kołami są: *Koło przy Cukrowni „Garbów"*, które zawdzięcza swą żywotność przedewszystkiem poparciu Dyrektora Nowakowskiego i pracy p. T. Słapczyńskiego. Przy Kole tym istnieje Kinoteatr L.O.P.P. Pracę swą ofiarowują bezinteresownie PP. Juljan Waroński, Eugenjusz Piekarski, oraz pozostali członkowie Zarządu pp. Józef Niestraski, Stanisław Wyczechowski i Wł. Boguta. W chwili obecnej Kolo liczy 6 członków dożywotnich i 69 członków rzeczywistych.

Koło Miejscowe w Nałęczowie: zawdzięcza swój rozwój p. B. Piórowej i Ks. Kan. J. Kostkowskiemu, którzy kierując jego pracami stale rozwijają prace L.O. P.P. Koło Miejscowe w Irenie: Jest b. czynnym Kołem L.O.P.P. dzięki wytężo-





Kurs instruktorów rejonowych O.P.L.G. z członkami Zarządu Kom. Woj. (od lewej): nacz. dr. T. Chmielnikowski, insp. W. Wiczyński, dr. St. Bryła, dyr. St. Żaczek, dyr. J. Mach.

Inż. Jan Dębowski, prezes Komitetu Miejskiego L.O.P.P. w Lublinie

nej pracy Zarządu w osobach Mgr. Haascgo — Dra Sochackiego — Dra Blumenfelda, p. Komorowskiej, Kiciora i Dobrzyńskiego. Na szczególną uwagę i uznanie zasługuje praca skarbnika p. Wojciecha Lesko, który osobiście zdobył dla Koła 169 członków i sam inkasuje co miesiąc składki członkowskie. Za 9 miesięcy roku 1932 Koło zebrało 1.200.— złotych ze swych wpływów do Komitetu Powiatowego w Puławach.

KOMITET POWIATOWY W ZAMOŚCIU.

Założony w roku 1925. Jest b. czynnym i żywotnym Komitetem na terenie Województwa Lubelskiego. W skład Zarządu wchodzą PP. p. o. Leon Zamecznik — Starosta Zamojski, Lewicki, St. Czerski, Kaczorowski, oraz Refer. Jerzy Miketta. Dzięki pełnej poświęcenia pracy tego ostatniego Komitet stale wykazuje rozwój uwidaczniający się stałym wzrostem ilości członków i wpływów budżetowych. Komitet liczy 16 kół Miejscowych z ilością 1.000 członków.

KOMITET POWIATOWY W WĘGROWIE.

Założony w roku 1924, przez p. H. Niepokulczyckiego. W chwili obecnej Prezesem Komitetu jest p. A. Wiszniewski— starosta powiatowy — zasłużony działacz na niwie obrony państwa. Komitet liczy 15 kół Miejscowych z liczbą członków około 500.

FUNDUSZE KOMITETU WOJEWÓDZKIEGO L. O. P. P. W LUBLINIE W LATACH 1923 — 1932.

WPŁYWY:

1. Wpisowe i Składki	327.933.47
2. Subwencje (magistr. i gmin)	30.043.19
3. Ofiary	106.791.58
4. Imprezy	61.966.43
5. Tydzień L. O. P. P.	214.298.36
6. Ofiary na cele specjalne	50.330.93
7. Inne wpływy	40.771.19
Zł.	832.135.15

WYDATKI:

1. Zarząd Główny L.O.P.P.	176.840.60
2. Zakup i urządzenie lotnisk	127.473.92
3. Popieranie twórczości lotniczej	24.023.87
4. Sport lotniczy i modelarstwo	29.591.07
5. Obrona przeciwlotniczo-gazowa	93.215.47
6. Propaganda i prace wśród młodzieży szkol.	122.709.82
7. Prace lokalne Komit. Powiat. i Organizacja	114.922.00
8. Ruchomości w posiadaniu Powiat Kom. i Komitecie Wojew.	48.651.89
9. Administracja	82.872.13
Do przeniesienia Zł.	820.300.77



P. Tomasz Słapczyński, z pow. Puławskiego,
P. Jerzy Miketta z Zamościa.
Insp. Józef Mucha z Puław.
P. Wojciech Lesko z pow. Puławskiego.

Z przeniesienia Zł.	820.300.77
Gotowizna na dzień 31.XII. 1932 w Kom. Wojew. i Komitetach Powiatowych	11.834.38
Zł.	832.135.15



Zarząd Koła L.O.P.P. w Zamościu. Siedzą od lewiej: pp. Świderski, Komorowski, Miketta, Bogucka, Nowacki i instr. Pindelski.



LWOWSKI KOMITET WOJEWÓDZKI

Pod jesień 1923 r. grupa działaczy społecznych rozpoczęła wśród społeczeństwa lwowskiego organizowanie „Komitetu Wojewódzkiego Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej", który miał spełniać na terenie województwa zadania, jakich na obszarze Rzeczypospolitej podjęła się Liga Obrony Powietrznej Państwa i Towarzystwo Obrony Przeciwgazowej.

Inicjatywa ta zbiegła się z akcją, podjętą przez „Komitet Obywatelski Obrony Państwa Dzielnicy IV m. Lwowa".

Obie te dążności, ukoronowane wielkiemi zebraniami obywatelskiemi w lwowskim ratuszu i w „Sokole Macierzy", przygotowały grunt pod zorganizowanie na terenie województwa lwowskiego „Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P.". Dzięki inicjatywie obecnego prezesa p. inż. Stanisława Rybickiego i obecnego członka Zarządu p. pułk. inż. Jerzego Englischa dn. 27 czerwca 1924 roku, na zebraniu obywatelskiem w sali sesyjnej lwowskiego urzędu wojewódzkiego, po zreferowaniu zasad organizacyjnych L. O. P. P. przez ś. p. Jana Kazimierza Michalewskiego, wybrano Zarząd Komitetu Wojewódzkiego z Prezesem inż. Stanisławem Rybickiem oraz Wiceprezesami prof. dr. Maksymiljanem Huberem, w miejsce którego wszedł poźniej prof. inż. Kazimierz Zipser — i ś. p. drem Włodzimierzem Godlewskim na czele, uproszono Komitet honorowy i uchwalono założenie sekcyj: organizacyjno - propagandowej, lotniczej i obrony przeciwgazowej. Pod przewodnictwem tego Zarządu, — w którym w r. 1932 po śmierci ś. p. dra Włodzimierza Godlewskiego, wiceprezesem wybrano inż. Stefana Wiktora, prezesa O. D. Kolei Państwowych, — wraz z sekcjami, które — zapewne pierwsze na terenie Rzeczypospolitej już wówczas posiadały swe regulaminy i ustalony nimi zakres działania, — Komitet Wojewódzki rozpoczął w lipcu 1924 r. organizowanie L. O. P. P., gromadzono fundusze, zakładano Koła, organizowano Komitety Powiatowe. Filarem Komitetu Wojewódzkiego był Komitet Okręgowej Dyrekcji Kolejowej z członkami w liczbie około 10.000, najregularniej wpłacającymi składki.

Grono nielicznych zrazu, lecz bardzo ofiarnych pracowników, zwiększało się, zwłaszcza, że dyrektor biura Komitetu major Adam Tiger miał dar skupiania wokół siebie działaczy, żądnych ideowej pracy społecznej. Zwiększenie tego grona nastąpiło po pierwszym kursie prelegentów L. O. P. P. — Formy organizacyjne L. O. P. P. również wzbogacały się. Na terenie województwa lwowskiego powstały bowiem pierwsze „Koła młodzieży — Przyjaciół L. O. P. P.". Tu powstała pierwsza sekcja ich opiekunów, która wkrótce opracowała dla „Kół młodzieży" osobne regulaminy, stanowiące podstawę późniejszych Kół Szkolnych L. O. P. P. Dowodem szerokiego popularyzowania hasła, zawartego w słowach: „Silne lotnictwo — to silna Polska" jest m. in. fakt powstania „Koła przyjaciół L. O. P. P." w Wiedniu, należącego do lwowskiego Komitetu Wojewódzkiego, a grupującego wiedeńską Polonję.

Kiedy pod koniec roku 1925 Zarząd składał przed społeczeństwem pierwsze drukawane sprawozdanie z półtorarocznej działalności, wykazał się powstaniem



Dom administracyjny Portu lotniczego L. O. P. P we Lwowie.

Komitetów Powiatowych w przeważającej ilości powiatow województwa, zorganizowaniem 265 Kół Miejscowych, 125 Kół młodzieży i pozyskaniem ok. 18.500 członków rzeczywistych i ponad 5.000 młodzieży szkolnej. Nagromadzone pod koniec 1925 r. fundusze dosięgly ok. 155.000 zł., w czem składki stanowiły nieco mniej niż 130.000 zł.

Rok 1926 i 1927 przynosi L. O. P. P. nowe postępy na polu organizacyjno - propagandowem w województwie lwowskiem. Są niemi: ustalanie programu prac całej L. O. P. P., skupianie dalszych pracowników, podjęcie stałej i programowej akcji wśród młodzieży szkolnej, rozpoczęcie i osiągnięcie poważnych rezultatów prac w niektórych okręgach wśród robotników i włościan, oraz zwiększenie funduszów, których suma dochodzi do 170.000 złotych.

Propaganda Komitetu Wojewódzkiego posługuje się w tym czasie ekspedycją samochodową Zarządu Głównego, która objeżdża 7 powiatów i 26 miejscowości, w których urządza 52 przedstawień i 50 prelekcyj.

Zwiększony stan posiadania 1929 r., a w szczególności 635 Kół. ok. 50.000 członków, nieruchomości i ruchomości, których wartość przekracza 550 tysięcy zł. ok. 200 tysięcy zł. wpływów i ponad miljon 575 tysięcy zł. rocznego obrotu i 454 imprez stanowią o wielkich postępach prac.

Rok 1930 znaczy się 820 imprezami (odczyty, wystawy, konkursy, przedstawienia kinowe i in.). Zasoby materjalne społeczeństwa poczęły się w tym czasie wyczerpywać. Moment ten nakazywał poczynienie jaknajintensywniejszych starań, by utrzymać stan posiadania. Zorganizowanie własnej ekspedycji samochodowej, było pierwszym etapem tych prac. Ekspedycja objechała teren 7 powiatów i w 78 miejscowościach urządziła 141 przedstawień kinowych z odczytami przy 44.250 obecnych. Komitet Wojewódzki korzysta również z propagandowego wagonu obrony przeciwgazowej Zarządu Głównego, który akcją swą obejmuje 8 powiatów. Zaopatrzenie wszystkich szkół na terenie województwa w ok. 2.100 kompletów bibljoteczek, nadesłanych bezpłatnie przez Zarząd Główny L. O. P. P. dziesiątki imprez poszczególnych Kół i Komitetów Powiatowych, zapoczątkowanie na terenie drohobyckim t. zw. „Kół familijnych" — oto dalsze środki.

Pozwala to na zamknięcie roku 1930 cyfrą 57.745 członków i 724 Kół i na osiągnięcie rocznych dochodów w wysokości około 210.000 zł.

Rozpoczęte starania o uzyskanie nowych funduszów na cele L. O. P. P. —poza składkami członków — dały pozytywne wyniki i zapewniły L. O. P. P. ich stały dopływ przez opodatkowanie gilz „Ikar".

Również i forma organizacyjna wzbogaciła się przez utworzenie na terenie Dzielnicy I. m. Lwowa t. zw. „Delegatur L. O. P. P.", których zadaniem było ułatwienie wpłacania członkom składek.

Dziesiąty rok istnienia L. O. P. P. znamionuje na terenie województwa lwowskiego silną akcję wśród młodzieży szkolnej, rozpoczęta w drugiej połowie roku. Prace nad pozyskaniem młodzieży skierowano w roku 1932 na ośrodki wiejskie i na młodzież rzemieślniczą, skupioną w szkołach zawodowo -dokształcających, wychodząc ze słusznego założenia, że w ten sposób można skuteczniej dotrzeć do włościaństwa, robotników i rzemieślników. Dzięki przyjaznemu poparciu władz szkolnych i nauczycielstwu zdołano uzyskać bardzo poważne wyniki, które przysporzyły L. O. P. P. zastępy nowych sympatyków i członków.

Liczba członków Kół Szkolnych wzrosła do około 74.000, podnosząc się niemal w trójnasób, liczba Kół Szkolnych dosięgła 1215, doznając takiego samego zwiększenia. Akcja jednania członków w szko-



ZARZĄD I KOMISJA REWIZYJNA KOMITETU WOJEWÓDZKIEKO L. O. P. P. WE LWOWIE W ROKU 1933

Od lewej ku prawej: — 1-szy rząd: — Henryk Błażewski, wizytator O. S. L., Sekretarz dr. Jerzy hr. Łoś, zastępca Starosty lwowskiego, ś. p. Wiceprezes dr. Włodzimierz Godlewski, Skarbnik dyrektor Gustaw Kirschner, Prof. inż. Stanisław Łukasiewicz, gen. brygady Walerjan Czuma, Wiceprezes prof. inż. Kazimierz Zipser, Prezes inż. Stanisław Rybicki. — 2-gi rząd: — Wiceprezes inż. Stefan Wiktor — Dyr. D. O. K. P., Wacław Drojanowski — prez. m. Lwowa, dr. Józef Parnas, płk. inż. Jerzy Englisch, dow. 5 pal., Róża Łukasiewiczowa, płk Jakób Krzywoszyński, nacz. wydz. wojsk. Woj., dr. Jan Poratyński. 3-ci rząd: — Prof. Bronisław Słonecki, ppłk. Augustyn Domcs, dow. 6 p. lotn., insp. Marjan Kozielewski, woj. Kom. P. P., ks. kanonik Juljan Knopiński (brak starosty powiatowego Jana Emeryka). Komisja Rewizyjna: — Nacz. wydz. Mgr. Karol Köhler, dr. Jerzy de Lenie-Younga, prof. dr. Zdzisław Próchnicki, radca Tadeusz Höflinger, naczelnik Roman Riedl.

łach objęła młodzież polską, ruską i żydowską.

L. O P. P. zdołała na terenie województwa nieco zwiększyć stan posiadania członków rzeczywistych tak, że dziesięciolecie zamknęliśmy 1531 Kół i 105562 członków.

Liczba imprez wyniosła 2137, ekspedycja samochodowa objechała 27 miejscowości. Żywotność Kół wzrosła niepomiernie, działalność Kół i Komitetów uległa dalszemu usystematyzowaniu m. in. przez liczne ich kontrole a L. O. P. P. na terenie województwa zyskała jeszcze na sile atrakcyjnej.

Nad zorganizowaniem lwowskiego Komitetu Wojewódzkiego pracowali bowiem społem lotnicy i chemicy, a zakres jego działalności miała stanowić dziedzina lotnicza i obrony przeciwgazowej, w myśl nazwy: „Komitet Wojewódzki Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej Państwaśś, przez co obejmował on na terenie również agendy Towarzystwa Obrony Przeciwgazowej.

W łonie Zarządu Komitetu Wojewódzkiego powstała — pierwsza zapewne na terenie Rzeczypospolitej — sekcja obrony przeciwgazowej, która w jednem z pierwszych swoich poczynań zwróciła uwagę na konieczność połączenia Ligi Obrony Powietrznej Państwa z Towarzystwem Obrony Przeciwgazowej i z wnioskiem takim wystąpiła do Zarządu Głównego L. O. P. P. Akcję tę popierała. aż z początkiem roku 1928 przyszło jej ukoronowanie, a mianowicie połączenie L. O. P. P. z T. O. P. w Ligę Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.

Sekcja zaczyna swą pracę w r. 1924 od zorganizowania pierwszego kursu instruktorów obrony przeciwgazowej i prelegentów o. p. g., a następnie od szerzenia propagandy wśród społeczeństwa słowem, drukiem i propagandą świetlną.

Przeszkolenie w obronie przeciwgazowej objęło w r. 1925 około 4.800 osób ze Lwowa i prowincji.

Staraniem sekcji zaopatrzono Komitet w sprzęt opg., a to w maski gazowe rozmaitych typów, przeźrocza z dziedziny obrony przeciwgazowej, chemikalja i t. p. przeważnie dla demonstrowania.

Przeszkolenie w o. p. g. w r. 1926 objęło około 1500 osób. W tym czasie zapoczątkowano na terenie województwa pokazy walki i obrony przeciwgazowej, oraz ogłaszanie wzorowych wykładów z kursów instruktorskich w czasopiśmie „Kosmos".

Z rokiem 1927 zorganizowano dalsze



Poświęcenie budynku Szkoły Mechaników Lotniczych L. O. P. P. we Lwowie.

kursy obrony przeciwgazowej, a m. in. wielki kurs dla około 300 słuchaczy, zakończony przy bardzo licznym udziale publiczności atakiem gazowym, w czasie którego demostrowano zasłony dymne, gazy łzawiące i t. p.

Połączenie się Towarzystwa Obrony Przeciwgazowej z Ligą Obrony Powietrznej Państwa w roku 1928 nadało pracom L. O. P. P. w dziedzinie obrony przeciwgazowej charakter ściśle programowy, który od tego czasu był realizowany stale i planowo.

Dalszym etapem prac w dziedzinie obrony przeciwgazowej było szkolenie dla powiatów instruktorów obrony przeciwgazowej. Zadanie to miał w części spełnić zorganizowany kurs instruktorów obrony przeciwgazowej, wspólnie z Polskim Czerwonym Krzyżem.

Akcja przeprowadzenia sieci organizacyjnej obrony przeciwgazowej naszkicowana w roku 1928, zostaje ugruntowana w roku 1929 przez wyszkolenie wojewódzkich inspektorów obrony przeciwgazowej, którzy w myśl wskazań Komitetu Wojewódzkiego rozpoczynają nasilanie Komitetów Powiatowych instruktorami obrony przeciwgazowej I kl. W tym celu Komitet Wojewódzki urządza w roku 1929 dwa kursy instruktorów I kl., z tych pierwszy wspólnie z Polskim Czerwonym Krzyżem, a drugi samodzielnie — prowadzony według progarmu wyszkoleniowego Zarządu Głównego L. O. P. P. Obydwa kursy dały Komitetowi trzydziestu instruktorów.

Idąc po myśli wskazań lat dawniejszych, Komitet Wojewódzki rozwijał w r. 1929 szeroką propagandę obrony przeciwgazowej przy pomocy pokazów gazowych, których urządzono 15, odczytów, wystaw i przedstawień kinowych oraz imprez Tygodnia L. O. P. P.

W tym czasie Komitet Wojewódzki rozpoczyna również prace w dziale tępienia szkodników rolnych chemicznemi środkami i urządza pierwszą wystawę tych środków na lwowskich targach rolniczo - nasiennych.

Propaganda obrony przeciwgazowej obok przeszkalania ludności i uzupełniania kadr instruktorskich stanowiła naczelne hasło w tej dziedzinie w roku 1930. Na imprezy propagandowe złożył się udział w Tygodniu L. O. P. P. i liczne pokazy nalotów i obrony przeciwgazowej we Lwowie i na prowincji, objazd 8 powiatów wagonem o. p. g. Zarządu Głównego, który dysponował stosunkowo licznym sprzę-

tem i materjałem porpagandowym, jak filmami, przeźroczami i t. p. wystawy sprzętu o. p. g. na Targach Wschodnich, zwiedzane przez ponad 100.000 osób i wystawa środków niszczenia szkodników rolnych na targach rolniczo - nasiennych. Szkolenie o. p. g. objęło pracowników Miejskich Zakładów Przemysłowych i fabryk, tworzenie drużyn obrony przeciwgazowej przy tych zakładach i szerokie szkolenie ludności cywilnej, wyrażające się około 150 przeszkoleniami 45.000 osób.

Uzupełnienie sieci instruktorskiej miało miejsce na kursach obrony przeciwgazowej III kat., których wówczas odbyło rzył sekcję obrony przeciwlotniczej, a ponadto delegował kandydata na kurs inspektorów o. p. l. w Warszawie.

Podjęcie pracy w terenie miało miejsce po zorganizowaniu we Lwowie pierwszego kursu dla powiatowych instruktorów lotnictwa i obrony przeciwlotniczej dla kandydatów województwa lwowskiego i stanisławowskiego. Połączenie działu o. p. g. z o. p. l. w roku 1932. współpraca L. O. P. P. z zainteresowanymi czynnikami państwowemi w dziedzinie obrony przeciwlotniczo - gazowej nakreśliły nowy zasięg dla tej dziedziny, która też w obecnej działalności L. O. P. P., podobnie jak i na terenie całej Rzeczypospolitej, zajmuraz lotnictwa bezsilnikowego miał na celu stworzenie ze Lwowa ośrodka lotniczego dla ziem południowo - wschodnich.

Do odegrania tej roli predystynowały Lwów poza świetną tradycją lotniczą, która wydała niezapomnianych lotników ś. p. Bastyra Steca i Torunia, zapał młodzieży dla spraw związanych z lotnictwem, istnienie wyższej uczelni technicznej, stacjonowanie 6 pułku lotniczego, istnienie Związku awjatycznego Studentów Politechniki lwowskiej, Aeroklubu Akademickiego lwowskiego i wiele innych momentów.

Obok Studjum powstaje we Lwowie w r. 1932 „Instytut Techniki Szybownictwa".

PREZESI KOMITETÓW POWIATOWYCH L. O. P. P. WOJEWÓDZTWA LWOWSKIEGO w R. 1933.



Od lewej ku prawej: — 1-szy rząd: — Starosta pow. Tadeusz Chmielewski — prezes K. P. Bóbrka, starosta pow. Bronisław Nazimek — prezes K. P. Brzozów, starosta pow. Henryk Kassala — prezes K. P. Dobromil, dr. Jakób Knopf — wiceprezes K. P. Drohobycz, starosta pow. Franciszek Frączkowski — prezes K. P. Gródek Jagielloński, starosta pow. Henryk Wąs — prezes K. P. Jarosław, starosta pow. Jan Białostocki — prezes K. P. Jaworów, ks. kanonik Antoni Dunajecki — wiceprezes K. P. Kolbuszowa, em. starosta pow. Emil Rappe — prezes K P. Krosno, starosta pow. dr. Roman Gąsiorowski — prez. K. P. Lesko. — 2-gi rząd: — starosta pow. dr. Stanisław Kaszubski — prezes K. P. Lubaczów, inż. Stefan Wiktor — prezes K. P. D. O. K. P. insp. Marjan Kozielewski — wojew. kom. P. P. — prezes K. P. Pol. Państw., em. nacz. wydz. Mgr. Karol Köhler — komisarz K. P. dz. I i V m. Lwowa, Leonard Solecki — prezes K. P. dz. II m. Lwowa, dyrektor Franciszek Szajner — wiceprezes K. P. dz. IV m. Lwowa, starosta pow. Czesław Eckhardt — prezes K. P. Lwów—powiat, starosta pow. Leonard Chrzanowski — prezes K. P. Łańcut, starosta pow. Mgr. Michał Sienkiewicz — prezes K. P. Mościska, dyrektor Ludwik Zakulski — prezes K. P. Nisko. — 3-ci rząd: — starosta pow. Adam Remiszewski — prezes K. P. Przemyśl, dr. Leon Pieniążek — wiceprezes K. P. Przeworsk, radca inż. Zygmunt Jakliński — prezes K. P. Rudki, Wojciech Mikiewicz — wiceprezes K. P. Rzeszów, starosta pow. Kazimierz Lenczewski — prezes K. P. Sambor, dr. Bolesław Skwarczyński — prezes K. P. Sanok, starosta pow. Franciszek Czernik — prezes K. P. Tarnobrzeg, starosta pow. Stefan Bernatowicz — prezes K. P. Żółkiew, starosta pow. dr. Eugenjusz Doboszyński—prezes K. P. Turka n Str.

Brak: Radcy Stanisława Langiego — prezesa K. P. dz. VI. m. Lwowa, starosty pow. Stanisława Horwata, prezesa K. P. Rawa Ruska i starosty pow. Jakóba Sarneckiego—prezesa K. P. Sokal.

się 8 i na kursie obrony przeciwgazowej I kl., zorganizowanym dla Komitetu Wojewódzkiego w Tarnopolu i we Lwowie.

Rok 1931 przynosi Lidze nowy dział pracy, łączący się ściśle z obroną przeciwgazową; obronę przeciwlotniczą, która wymagała przygotowania nowych organów i przepracowania dotychczasowego programu. Wynikiem prac propagandowych w obronie przeciwgazowej było w tym czasokresie 20 pokazów ataków lotniczo - gazowych, urządzenie 4 wystaw, 8 zawodów marszu w maskach przeciwgazowych, zorganizowanie 16 drużyn obrony przeciwgazowej, a wynikiem akcji o. p. g., odbycie 7 kursów III kat., 2 kursów podinstruktorów, i około 130 przeszkoleń, które zaznajomiły z elementami obrony przeciwgazowej około 50.000 osób.

Podjęcie prac w o. p. l. nastąpiło z chwilą, gdy Komitet Wojewódzki utwoje jedno z pierwszych miejsc. To też nic dziwnego, że pochłania ona bardzo wiele sił i energji oraz funduszów. Wyniki jej w r. 1932 to około 150 kursów, ponad 35 pokazów obrony przeciwlotniczo - gazowej, około 10 wystaw, 16 nowych drużyn o. p. g., około 15 zawodów w maskach przeciwgazowych we Lwowie i na prowincji, zjazd instruktorów obrony przeciwgazowej i rozliczne przeszkolenia ludności cywilnej.

Dział lotniczy, którego program ułożony przez Sekcję lotniczą powstałą w roku 1924, obejmował szerzenie zamiłowania do lotnictwa wśród społeczeństwa, udzielanie pomocy w uzupełnianiu studjów lotniczych, utworzenie grupy lotniczej w Politechnice lwowskiej, budowę szkoły Mechaników lotniczych i prowadzenie kursów mechaników, rozbudowę lotnisk i budowę Portu lotniczego L. O. P. P. we Lwowie, popieranie sportu lotniczego, ojako placówka naukowa, której zadaniem są studja nad przysporzeniem Szybownictwu najlepszych konstrukcyj. Instytut, utrzymywany kosztem L. O. P. P., posiada działy: konstruktorski, aerodynamiczny, budowy prototypów i meteorologiczny.

Nauka o lotnictwie zyskuje na terenie Województwa lwowskiego również inne poparcie. Już w r. 1924 powstaje we Lwowie myśl stworzenia funduszów na kształcenie fachowców w dziale lotniczym. Akcję tę prowadził Zarząd Główny, a niezależnie od tego lwowski Komitet Wojewódzki udzielał subwencji na uzupełnianie studjów Dr. Fuchsowi, M. Michałowskiemu, Wł. Siadkowi, inż. Misztalowi, inż. Polakowi, inż. Czerwińskiemu i innym. Ponadto Korpus Kadetów Nr. 1 we Lwowie złożył fundusz na ten cel w wysokości około 2.000 dol. Z odsetek funduszu udzielono w r. 1932 stypendjum inż. Karpińskiemu.

Drugiem z kolei pod względem ważności zadaniem była budowa Szkoły Mechaników lotniczych L.O.P.P. i prowadzenie kursów mechaników. Myśl budowy szkoły powstała w r. 1925. Prace przygotowawcze, a to opracowanie planów i budowy i uzgodnienie zasad organizacyjnych szkoły zajęły 1926 i 1927 rok, przyczem wyprzedzając wybudowanie i otwarcie szkoły, Komitet urządził w r. 1926 i 1927 kursy mechaników lotniczych, trwające każdy, 3 miesiące. Wyszkolono na nich ok. 95 mechaników płatowcowych. Budowa szkoły trwała przez cały r. 1928 i część 1929 Koszt tej budowy wynosił ok. 350.000 zł. Uruchomienie jej nastąpiło w kwietniu 1929 r., całkowite zaś wykończenie i poświęcenie pod jesień tego roku. Wyszkoliła ona ok. 100 mechaników płatowcowych na dwu półtorarocznych kursach.

Rozbudowa lotnisk, której plan ulegał stosunkowo licznym zmianom, objęła budowę portu lotniczego L O P.P. we Lwowie, budowę lotniska w Krośnie, lądowiska w Borku i zebranie funduszów na lotnisko w Borysławiu.

Zakupno gruntu pod port lotniczy we Lwowie, budowa hangaru, domu administracyjnego, warstatów i małego magazynu stanowiły pierwsze poczyniania Komitet w dziedzinie rozbudowy lotnisk. Dzięki dużej ofiarności członków Komitetu L.O.P.P. Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych i pracowników Policji Państwowej poświęcenie portu nastąpiło w jesieni 1926 r. Port ten odtąd skupiał całą propagandę lotniczą Komitetu Woje-



Zabawa dzieci Kół Szkolnych L. O. P. P we Lwowie w 1932 r.

wódzkiego. Stał się on ośrodkiem zainteresowania rozlicznych wycieczek i dotąd stanowi niejako pied à terre Komitetu Wojewódzkiego dla propagandy lotniczej.

Poświęcone w r. 1932 lotnisko w Krośnie powstało dzięki ofiarności tamt. gminy i energicznemu poparciu krośnieńskiego Komitetu Powiatowego z prezesem, em. starostą Rappem, burmistrzem Kros-

I Konkurs modeli szybowców w Czerwonym Kamieniu pod Lwowem..





Pokaz ataku gazowego w Tygodniu L. O. P. P. w r. 1931 w Samborze (woj. lwowskie).

na, Krukierkiem na czele. Dzięki temu samemu Komitetowi powstało lądowisko w Borku pod Krosnem.

Lotnisko w Borysławiu znajduje się w budowie, a zebrane fundusze pozwalają spodziewać się, że w r. 1933 nastąpi jego otwarcie.

Szereg Komitetów budowy lotnisk, a szczególnie w Przeworsku, Jarosławiu, Sanoku i Tarnobrzegu pozwalają spodziewać się, że w miejscowościach tych powstaną one w niedługim czasie.

udzielał Związkowi Awjatycznemu poparcia przy budowie pierwszego „ślizgowca" pod koniec 1924 r. i z początkiem 1925 r. W roku 1927 udzielił Komitet subwencji Aeroklubowi Akademickiemu na wyprawę szybowcową. W miarę możności Komitet roztaczał nad szybownictwem opiekę w ciągu późniejszych lat, a w r. 1931 wspólnie z prof. inż. Łukasiewiczem podjął starania o jego należyty rozwój. Opracowane we Lwowie zasady organizacji szybownictwa zbiegły się z inicjatywą Aeroklubu Rzeczypospolitej i łącznie z jego projektami stanowiły materjał do opracowania sieci organizacyjnej szybownictwa.

Wspólnie ze Związkiem Awjatycznym Studentów Politechniki lwowskiej Komitet Wojewódzki podejmował budowę szybowców, a w r. 1932 rozpoczął organizowanie Kół Szybowcowych, zaczął szkolić przy technicznej pomocy Aeroklubu Lwowskiego pilotów szybowcowych i popierał akcję kolejowej Sekcji Szybowcowej przez udzielanie subwencji.

W dziedzinie sportu lotniczego rola Komitetu Wojewódzkiego ograniczała się do subwencjonowania Aeroklubu Lwowskiego.

Modelarstwo lotnicze uprawiane na terenie Województwa od r. 1925 miało na celu rozbudzenie wśród młodzieży zamiłowania do lotnictwa, a konkursy modeli do szlachetnego współzawodnictwa w tej dziedzinie; wystawy modelarskie przyczyniały się do jego popularyzacji, podobnie jak wydawnictwa z tej dziedziny. W roku 1931 rozpoczęto wyższy stopień modelarstwa, mianowicie budowę modeli szybowców. Miarą rozwoju modelarstwa niech będzie kilka cyfr z roku 1932: około 70 kursów, 2.000 modelarzy, 13 konkursów, 6 wystaw i t. p.

Obok modelarstwa ważnym środkiem propagandy lotnictwa były loty propagandowe i ta forma okazała się najbardziej wskazana i skuteczna.

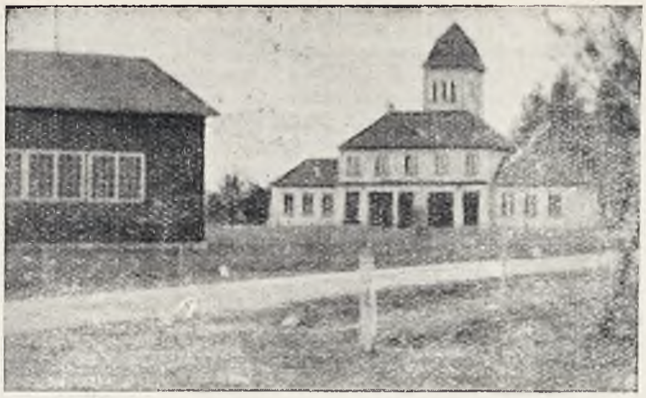
Powyższe nie wyczerpuje całości tych rozlicznych prac, jakie lwowski Komitet Wojewódzki podejmował w ciągu dziesięciolecia L.O.P.P., jednakże szczupłość miejsca i ograniczone ramy niniejszego artykułu nie pozwalają na dalsze ich omawianie.

Bilans prac L.O.P.P. na terenie województwa lwowskiego w ciągu dziesięciu lat to zebranie ok. 96.000 zł. z Tygodni L.O.P.P., ok. 103 000 zł. z imprez. ok. 106.000 zł. z ofiar, ok. 50 000 zł. z innych źródeł i ok. 1,300.000 zł. ze składek członkowskich, razem ok. 1 655.000 zł. z których wydano ok 43.000 zł. na organizację, ok. 85.000 zł. na o. p. l. g.. ok. 40.000 zł. na subwencje. subsydja i stypendja, ok. 91.000 zł. na lotnictwo, ok. 100.000 zł. na propagandę, ok. 400.000 zł. na Szkołę Mechaników lotniczych, ok. 215.000 zł. na prace lokalne Komitetów Powiatowych, ok. 215.000 zł. dla Zarządu Głównego L.O.P.P.

Wynikiem prac to 32 Komitetów Powiatowych, 1531 Kół (w tem 316 Miejscowych,, 1215 Szkolnych), 105.562 członków, (w tem 20 dożywotnich, 739 popierających, 30.879 rzeczywistych i 73 923 młodzieży szkolnej), 6017 imprez, ponad 30 drużyn o. p. g., ok. 40 konkursów i zawodów, 36 wystaw, ok. 740 kursów i przeszkoleń, (w tem ok. 535 kursów o. p. g., 190 modelarstwa lotniczego i 15 innych), ponad 950 instruktorów rozmaitych kategorji i prelegentów, ok. 4270 absolwentów kursów modelarskich, ok. 160.000 osób przeszkolonych w obronie przeciwgazowej i t. d.

Dalszemi wynikami to wybudowanie Szkoły mechaników lotniczych, Portu lotniczego L.O.P.P w Sygniówce, lotniska w Krośnie i lądowiska w Borku, powstanie Laboratorjum Aerodynamicznego i Studjum Lotniczego Politechniki Lwowskiej, utworzenie Instytutu Techniki Szybownictwa, kursy mechaników lotniczych, wzbogacenie nauki polskiej, uświadomienie ludności o lotnictwie i obronie przeciwgazowej, zorganizowanie sieci instruktorów o. p. l. g., a nadewszystko zaufanie społeczeństwa i świadomość spełnionych zadań, o ile tylko na spełnienie ich pozwalały zasoby materjalne.

ŁÓDZKI KOMITET WOJEWÓDZKI



LOTNISKO W LUBLINKU P. ŁODZIĄ

Działalność swą na terenie miasta Łodzi Liga Obrony Powietrzenej i Przeciwgazowej rozpoczyna w połowie 1924 roku, kiedy szereg osób, o znanych szerokim warstwom społeczeństwa nazwiskach zawiązuje Komitet Organizacyjny, składając przewodnictwo do rąk ówczesnego Wojewody Łódzkiego, p. dr. Garapicha. Z pośród pierwszych pionierów idei L. O. P. P. w Łodzi po dziś dzień piastują w Zarządzie Komitetu Wojewódzkiego mandaty: mec. Alfred Biłyk, wieloletni Prezes Komitetu, dyr. Antoni Idźkowski, mec. Stanisław Pawłowski, oraz poseł Józef Wolczyński.

Po ukonstytuowaniu się w 1924 roku Zarządu Komitetu Wojewódzkiego troską tegoż było opanowanie całego województwa pod względem organizacji placówek L. O. P. P., co udaje się zrealizować w stosunkowo krótkim czasie przez utworzenie we wszystkich miastach powiatowych Komitetów Powiatowych, które zkolei przystąpiły do tworzenia miejscowych Kół L. O. P. P. w szeregu nie tylko miast, ale miasteczek i drobnych osiedli.

W ten sposób cały teren Województwa Łódzkiego zostaje pokryty gęstą siecią naszych placówek, które zaczynają szerzyć idee L. O. P. P. wśród naiszerszych warstw społeczeństwa.

Rok 1925/1926, to lata potężnego rozwoju Instytucji pod względem organizacyjnym. Nie należy zapominać, że był to okres pomyślnej konjunktury, a szerzone przez L. O. P. P. wszelkiemi środkami propagandy idee trafiały obywatelom wszystkich warstw do przekonania. Sięgając pamięcią w te czasy, uzmysławiamy sobie jak znaczne wpływy uzyskaliśmy w tym czasie z „Tygodni Lotniczych", a rzucone w nich hasło „wszystko dla lotnictwa" dawało wspaniałe wyniki.

Po doprowadzeniu do należytego stanu strony organizacyjnej Komitetów Powiatowych i Kół miejscowych, Zarząd Komitetu Wojewódzkiego przystąpił do realizacji wytkniętego mu poważnego zadania — budowy lotniska w Łodzi.

Zadanie to, jakkolwiek realizowane w dobie względnego dobrobytu kraju, nastręczało, jak dla organizacji społecznej, opierającej swój byt na drobnych składkach i ofiarach, stosunkowo dużo trudności, ze względu na znaczne koszta zakupu terenów pod lotnisko, przeprowadzenie szosy, budowy hangaru, warsztatów, budynku portowego, oraz instalacji niezbędnych urządzeń.

Zarząd Komitetu, zdając sobie sprawę z trudności, jakie wyłonić się mogą przy realizacji tego zamierzenia, przystąpił mimo to z całą energją do pracy, doprowadzając ją do pomyślnego końca w stosunkowo krótkim czasie, albowiem już w dniu 13 września 1925 r. odbywa się uroczyste otwarcie lotniska i oddanie go do użytku.

Zakup gruntów pod lotnisko (położonych w odległości 5 klm. od miasta, we wsi Lublinek) przeprowadzanie niwelacji, budowy szosy, budowa hangaru i budynku portowego oraz instalacyj niezbędnych urządzeń pochłonęło globalną sumę zł. 270.000.—, całkowicie pokrytą z funduszów Komitetów Powiatowych i Komitetu Wojewódzkiego.

Z końcem 1925 roku Towarzystwo Lotnicze „Aero" uruchamia stałą komunikację lotniczą, łączącą Łódź z Poznaniem i Warszawą. Komunikacja ta trwa jednak stosunkowo krótki okres czasu.

W październiku 1926 r. Łódź uzyskuje dzięki staraniom Komitetu Wojewódzkiego komunikację lotniczą na szlaku Warszawa — Łódź — Kraków — Wiedeń, eksploatowaną przez Polskie Linje Lotnicze „Aerolot".

Komunikacja ta trwa od 1 stycznia 1928 r., po upływie którego to czasu w związku z reorganizacją lotnictwa cywilnego w Polsce komunikacja lotnicza z Łodzią, mimo starań Komitetu, zostaje zawieszona.

Z kolei z naszego lotniska zaczynają korzystać władze wojskowe, urządzając rok - rocznie w miesiącach letnich bazę lotniczą podczas manewrów.

Od 1930 roku powstają na lotnisku w Lublinku Centra Przysposobienia Wojskowego Lotniczego, z których dowódcą pierwszego był nieodżałowanej pamięci por. pil. Żwirko. Pozatem z lotniska i z jego urządzeń korzysta Aero Klub Łódzki.

Jeżeli chodzi o organizację sieci lotnisk, względnie lądowisk na terenie Województwa Łódzkiego, to w roku 1926 Komitet Powiatowy L. O. P. P. w Piotrkowie zakupuje pewien obszar gruntu w bezpośredniej bliskości miasta, tworząc na nim lądowisko i budując hangary.

Lata 1925-1929 poza działalnością organizacyjną i propagandową, charakteryzował kierunek, zmierzający do prac w dziedzinie lotnictwa.

Nie można pominąć milczeniem rozwoju Kół Modelarskich na terenie szkół



Wyjazd drużyn O.P.Gaz., uczestniczących w pochodzie propagandowym L.O.P.P.



Święto lotnicze na lotnisku w Łodzi.

Atak lotniczy na jedno z okolicznych miast Łodzi.



Pokaz lotniczo - gazowy w Łodzi.



średnich województwa łódzkiego. Na ten rodzaj propagandy lotnictwa wśród młodzieży zwracaliśmy zawsze dużą uwagę, osiągając ostatnio wysoki poziom wyszkolenia wśród pokaźnej ilości młodzieży, zrzeszonej w Kołach Modelarskich

W końcu tego czasokresu rozpoczyna się stopniowo praca w kierunku uświadamiania społeczeństwa przed skutkami przyszłej wojny gazowej.

Wobec braku odpowiednich programów i sił fachowych, akcja ta początkowo ogranicza się do wygłaszania szeregu odczytów z dziedziny gazoznawstwa. Do-



Amerykański pilot na lotnisku w Łodzi.



Nowy budynek, mieszczący szkołę P. W. Lot.



Ks. biskup Tymieniecki na lotnisku.



Pierwsze Centrum P. W. Lotniczego w Łodzi.

piero w roku 1930, po ustaleniu przez miarodajne czynniki właściwych wytycznych, akcja szkolenia ludności cywilnej wchodzi na bardziej realne i konkretne tory. Komitet nasz, dążąc do należytego postawienia o. p. gaz. na terenie całego województwa, angażuje po uprzedniem fachowem wyszkoleniu zawodowych instruktorów obrony przeciwlotniczo - gazowej, obsadzając nimi wszystkie Komitety Powiatowe. Ubiegły rok działalności naszej charakteryzuje się programową pracą w dziedzinie o. p. lgaz. Przeprowadza się cały szereg kursów instruktorskich, z których wyróżnić należy trzy kolejne kursa dla delegatów fabryk i zakładów użyteczności publicznej z całego terenu województwa; poza tem prowadzona jest znaczna ilość kursów informacyjnych, odczytów fachowych i t. p. prac z dziedziny o. p. l. gaz.

Ponadto w Łodzi, jak również wszystkich miastach województwa, zorganizowano cały szereg drużyn o. p. gaz., wyposażając je w przepisany sprzęt.

Po porozumieniu się z D. O. K. IV przeprowadzono w 1932 r. szkolenie obsad posterunków obs. meld. na terenie D. O. K. IV.

Działalność Komitetu Wojewódzkiego cechuje ścisła współpraca z władzami administracyjnemi i wojskowemi, co daje coraz to lepsze wyniki w kierunku wzmocnienia całokształtu organizowania obrony Państwa.

Kryzys gospodarczy, który szczególnie daje się odczuć na obszarze przemysłowego rejonu łódzkiego, siłą faktu utrudnia w dużej mierze programowe realizowanie szeroko zakreślonych zamierzeń łódzkiego Komitetu Wojew., lecz niemniej prace nie ustają. Członkowie są przekonani, że potrafią przezwyciężyć wszelkie trudności i w dużym stopniu przyczynić się do należytego zorganizowania obrony przeciwlotniczo - gazowej na terenie Województwa Łódzkiego.

Stan organizacyjny Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. wynosi: 14 Komitetów Powiatowych — 228 Kół, około 11.000 członków rzeczywistych, i 12.000 członków popierających.

Sprawozdanie z osiągniętych w latach 1924/1932 funduszów i sposób ich wydatkowania podany został w zestawieniu finansowem przez Zarząd Główny L. O. P. P., co znajdą Sz. Czytelnicy na innem miejscu, w tymże numerze „Lotu Polskiego".

Samoloty, uczestniczące w III Krajowym Konkursie Samolotów Turystycznych na lotnisku w Łodzi.





Teatr miejski w Nowogródku

Nowogródzki Komitet Wojewódzki



Kiedy dziesięć lat temu rzucono w Nowogródku myśl stworzenia dla Ziemi Nowogródzkiej organizacji, mającej za zadanie wzmocnienie obronności Państwa w zakresie lotnictwa na Walnem Zebraniu, bardzo licznie obesłanem, wybrano na prezesa ówczesnego wojewodwę nowogródzkiego, p. Marjana Żegotę-Januszajtisa, na sekretarza p. Witolda Skotnickiego.

Obecny skład Komitetu Wojewódzkiego stanowią pp.: prezes — wojewoda nowogródzki — Stefan Świderski, I V.-Prezes — Wicewojewoda Franciszek Godlewski, II V.-Prezes — Prezes Sądu Okręgowego — Henryk Muraszko, sekretarz i przewodniczcy sekcji O. P. L. — burmistrz — Inż. Ludwik Wolnik, skarbnik — Prezes Izby Skarbowej — Leopold Wojna. Jako członkowie pp.: Inż. Jan Lechowicz — Inspektor Miernictwa Urzędu Wojewódzkiego—przewodniczący sekcji OPGaz., Płk. — pilot — Wacław Iwaszkiewicz — D-ca 5 pułku lotniczego w Lidzie, Franciszek Mioduszewski, Naczelnik Wydziału Wojskowego Urzędu Wojewódzkiego, Stanisław Chruściel — Inspektor Szkolny, Stanisław Drożdżeński, Inspektor Wojew. Zw. Str. Poż., oraz 3-ch prezesów najsilniejszych Komitetów Powiatowych a mianowicie: prezes Komitetu Powiatowego w: Baranowiczach Marjan Layman, w Lidzie starosta Henryk Bogatkowski, w Nowogródku — Wice-starosta Juljan Drewnikowski. Komisję Rewizyjną stanowią: pp. Żukowski Józef, Naczelnik Wydziału Izby Skarbowej, Inż. Antoni Tarnowski i Stanisław Cieślewicz, Naczelnik Urzędu Skarbowego.

Rok 1927 był rokiem przełomowym i sieć kół dochodząca do 106 wskazywała najdokładniej, że prace organizacyjne wyszły ze swej pierwotnej fazy.

Jak zorganizowano propagandę. Cała akcja propagandowa LOPP. szła przedewszystkiem w kierunku wciągnięcia wsi, w orbitę swych wpływów.

Wychodząc z założenia, że jedynie na żywem słowie prelegenta oprzeć się nie można, Komitet Wojewódzki nabył kinoekspedycję, czyli „czołówkę" i z jej pomocą rozpoczął wytężoną akcję.

Nabyto więc wóz Chevrolet 1½ tonowy z odpowiedniem nadwoziem. Wyposażono go: w agregat, czyli zespół silnikowy Renault 4 HP., połączony z prądnicą 2½ Kw. oraz odpowiednią tablicę rozdzielczą z instalacją, co razem tworzy kompletną elektrownię w minjaturze. Niezależnie od tego czołówka zaopatrzona została w normalny, przenośny aparat kinematograficzny systemu „Pathe Eureca", lampę projekcyjną, przeźrocza, oraz szereg odpowiednich filmów propagandowych jak: „Silne lotnictwo — to silna Polska", w 3 aktach, dł. 1000 mtr. „Nie wytrują nas wrogowie" — w 2 aktach, 800 m. oraz szereg innych.

W ten sposób zaopatrzona czołówka, posiadająca przytem jeszcze dodatkowe pomoce szkolne i naukowe, jak maski gazowe, ubrania przeciwiperytowe, tablice poglądowe, broszury, aparaty obrony biernej i t. p. wyruszyła pod kierownictwem specjalnego prelegenta na szeroką wieś. Czołówka spełniła swe zadanie w zupełności, gdyż ten sposób propagandy najlepiej trafił do przekonania szerokich mas ludu wiejskiego i przekonał je o konieczności popierania pracy L. O. P. P. Jest rzeczą jasną i zrozumiałą, że czołówka taka nie może być samowystarczalna, gdyż jako cenę biletów ustanowiono minimalną stawkę 10—30 gr. od osoby, a wobec wysokiego znaczenia propagandowego, niejednokrotnie biedniejszą ludność wpuszczano bezpłatnie.

Tablica Nr. III ilustruje stan pracy czołówki z okresu 3 lat. W r. ub. Komitet Wojewódzki zmuszony był z powodu niezwykle ciężkiego kryzysu, oraz ze względu na podjęcie prac OPGaz. przerwać na pewien okres czasu wyjazd na teren. W r. bież. jednak z nastaniem wiosny, po rocznym wypoczynku, czołówka ruszy na dalszy objazd Nowogródczyzny.

Równolegle z pracą czołówki Komitet

Tablica I.

Koła:	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932
Baranowicze	—	6	10	16	25	29	35	38	42
Lida	—	3	8	22	23	21	14	19	37
Nieśwież	—	9	9	16	18	20	20	22	22
Nowogródek	—	6	11	23	24	27	27	29	36
Słonim	—	3	3	10	12	7	7	15	25
Stołpce	—	7	8	8	9	14	10	20	35
Szczuczyn	—	—	—	—	—	—	8	11	16
Wołożyn	—	10	10	11	10	36	39	25	30
Razem:	—	44	59	106	121	154	160	179	243

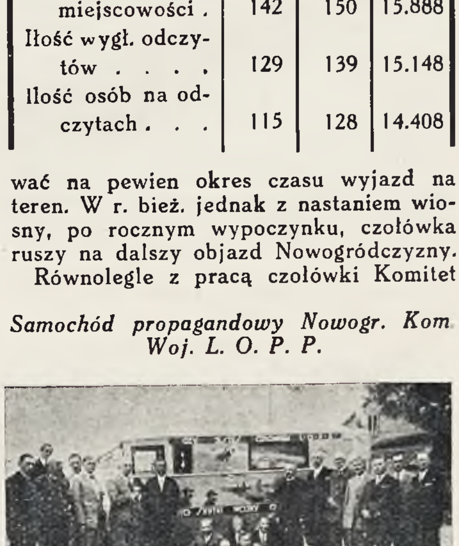
Tablica II.

Członkowie:	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932
Baranowicze	—	260	598	1229	1776	2387	1875	1844	2200
Lida	—	474	487	1299	1350	998	1112	1252	2137
Nieśwież	—	210	413	533	611	825	828	863	1200
Nowogródek	—	662	807	1101	1100	1128	1102	1102	1696
Słonim	—	293	608	956	980	790	1020	1110	2040
Stołpce	—	387	405	484	400	635	840	1080	1441
Szczuczyn	—	—	—	—	—	—	196	575	600
Wołożyn	—	120	332	504	500	601	888	1100	1200
Razem:	1365	2406	3650	6106	6717	7364	7469	8926	14446

Tablica Nr. III.

Praca czołówki	1929	1930	1931
Ilość zwiedzonych miejscowości .	142	150	15.888
Ilość wygł. odczytów	129	139	15.148
Ilość osób na odczytach . . .	115	128	14.408

Samochód propagandowy Nowogr. Kom. Woj. L. O. P. P.













Prezes, wojewoda nowogrodzki, Stefan Świderski. Burmistrz, inż. Ludwik Wolnik. Prezes Izby Skarbowej p. Leopold Wojna. V. Prezes, wicewojewoda Franciszek Godlewski. Inż. Jan Stanisław Lechowicz, przew. Sekcji C.P.G.

Wojewódzki i Komitety Powiatowe prowadziły propagandę w szkołach w postaci specjalnych odczytów. Wyświetlano przy tej sposobności odpowiednie przezrocza o lotnictwie i obronie przeciwgazowej. Przeszło 1000 odczytów w szkołach, czy organizacjach, świadczy najlepiej o intensywnej akcji uświadamiającej.

Jeżeli chodzi o propagandę prasową objawiała się ona w szeregu artykułów w prasie miejscowej i pismach LOPP. oraz w prasie wileńskiej i warszawskiej. Były to naturalnie przeważnie sprawozdania dotyczące rozwoju placówek Ligi w terenie. Nasilenie informacyj prasowych stale wzrasta w miarę zbliżania się imprez, urządzanych w związku z Tygodniem Lotniczym. Poza tem starano się rozszerzyć kolportaż pism i broszur, wydanych przez Ligę. Rok rocznie jednak Komitet Wojewódzki z okazji Tygodnia Lotniczego wydaje jednodniówkę, a w r. 1926 wydany został nawet w Nowogródku specjalny miesięcznik propagandowy w ilości około 3000 egz. Staraliśmy się też w miarę możności zaopatrzyć koła przy szkołach średnich i powszechnych w jaknajwiększą ilość książek propagandowych, z których korzystała młodzież szkolna, będąca jednym z najlepszych elementów i interesująca się wszelkiemi nowemi metodami LOPP., czy OPGaz.

SKŁAD ZARZADU, KOMISJI REWIZYJNEJ I PERSONELU POWIATOWEGO KOMITETU L. O. P. P. W NOWOGRÓDKU.

Siedzą od lewej strony ku prawej: sekertarka L. Walenciukiewiczówna, Vice-prezes R. Sztark, Prezes J. Drewnikowski, Vice-Prezes W. Kiński i członek komisji rewizyjnej L. Leszkiewicz.

Stają od lewej strony ku prawej: skarbnik E. Szwaranowicz, członek zarządu A. Marcinowski, członek komisji rewizyjnej Gliński, członek zarządu J. Ciechanowski, sekretarz zarządu J. Siemiński i członek komisji rewizyjnej A. Murawski.



Modelarstwo i koła młodzieży. Komitet Wojewódzki zwraca specjalną uwagę i otacza szczególną opieką szkolne komórki organizacyjne. Już na samym początku swych prac, bo w r. 1926 przeprowadzono instruktorskie kursy modelarstwa, które ukończyło 20 uczniów, rekrutujących się przedewszystkiem z pośród młodzieży szkół średnich i nauczycielstwa szkół powszechnych. Z chwilą gdy Komitet posiadał już zmontowaną kadrę instruktorską mógł rozpocząć intensywną pracę w terenie. Ten wysiłek dał pożądane rezultaty w postaci szeregu modelarni przy szkołach powszechnych i średnich z 890 uczniami. Niektóre modele były b. ciekawe i oryginalnie skonstruowane.

Lotnictwo. Już w r. 1926, urządzono przy pułku myśliwskim w Lidze specjalny kurs obsługi mechaników, który ukończyło z dobrym wynikiem 30 uczniów. Od tego czasu w dalszym ciągu przy obecnym 5 pułku lotniczym w Lidze prowadzona jest stała szkoła obsługi samolotów i mechaników lotniczych, skąd uczniowie przechodzą następnie na ochotniczą służbę wojskową, nietylko do formacyj lotniczych, lecz także do innego rodzaju broni, jak wojsk samochodowych, marynarki wojenenj i t. p. Nie był także obojętny Nowogródzki Komitet Wojewódzki LOPP. dla zagadnień szybownictwa, które w zwycięskim pochodzie obejmuje powoli cały świat. W r. ub. Komitety Wojewódzkie LOPP. w Nowogródku i Wilnie wyłoniły ze swego łona wspólny, okręgowy komitet szybowcowy, afiljowany przy Aeroklubie Wileńskim, w związku z czem organizuje się koła szybowcowe w Lidzie, Baranowiczach i Nowogródku. Poza tem Komitet wyszkolił 1 pilota motorowego i 1 szybowcowego.

Komitet wziął żywy udział w III i IV konkursie samolotów turystycznych, które lądowały w Słonimie, Lidzie i Baranowiczach, a funkcje komisarza sportowego pełnił sekretarz Komitetu Wojewódzkiego, inż. L. Wolnik. Zarówno Komitet Wojewódzki jak i Powiatowe Komitety, ufundowały dla uczestników konkursu szereg cennych nagród. Tak w III, jak i w IV K.K.S.T. wszystkie nagrody zdobyły maszyny RWD. a większe z nich ś. p. por. Żwirko i Wigura. W III KKA. zdobył ś. p. por. Żwirko i Wigura na RWD4 Nr. 12 nagrodę m. Słonimia, Sejmiku Słonimskiego, oraz 3-cią nagrodę ziemiaństwa pow. słonimskiego. Nagrodę Komitetu Wojewódzkiego, w postaci wspaniałego albumu Ziemi Nowogródzkiej zdobył również na RWD4 Nr. 5 inż. Sz. Grzeszczyk. Nie ominął także Ziemi Nowogródzkiej raid górnośląski pań dookoła Polski, zorganizowany w r. 1931 przez ś. p. płk. Jasińskiego.

Komitet przystąpił w r. 1927 do programu budowy lotnisk. W rezultacie kilkuletniej pracy w tym kierunku, przy b. wydatnej pomocy finansowej Zarz. Gł., Komitet zdobył i posiada na własność 3 tereny, z których jeden lotnisko w Baranowiczach, jest już na wykończeniu.

Znaczny ciężar budowy lotniska przerzucony został na Komitet Powiatowy w Baranowiczach, a praca spoczywa w rękach prezesa tego Komitetu inż. Marjana Laymana, który nie szczędzi trudu i czasu. Nadzór nad budową prowadzi z ramienia Komitetu Wojewódzkiego inż. L. Wolnik.

Drugim z kolei terenem lotniskowym poszczycić się może Słonim.

W Nowogródku, w odległości około 3 klm. od miasta, zakupiono również w r. 1929 teren leśny obszaru 24 ha za cenę 28.000 zł. dla wybudowania tam w przyszłości lotniska. Podobnie jak w Baranowiczach Komitet Wojewódzki w ciągu zimy 1931/32 oczyścił z drzew i zarośli przygotowując teren do budowy lotniska, na którem praca rozpocznie się po ukończeniu robót na lotnisku w Baranowiczach.

Obrona przeciwlotnicza i przeciwgazowa. W dziedzinie obrony przeciwgazowej praca zdążała w kierunku uświadomienia szerokich mas o niebezpieczeństwie napadu lotniczego i gazowego. Do r. 1930 ta praca propagandowa ograniczać się

Grupa absolwentów z wykładowcami kursu obrony przeciwgazowej w Słonimie.



musiała z konieczności do urządzania pokazów, odczytów i pogadanek, przyczem niemałą rolę odegrała wspomniana już czołówka Komitetu Wojewódzkiego. W r. 1931 Komitet Wojewódzki postanawia ze względu na wykończenie najpilniejszego programu z dziedziny lotnictwa zwrócić baczniejszą uwagę na pracę w dziedzinie OPGaz. Referat tych spraw powierzono p. inż. Lechowiczowi, który przygotowuje odpowiedni grunt dla intensywnej pracy, obejmującej bez reszty cały program r. 1932. Wobec konieczności rozgraniczenia i zróżniczkowania prac Komitetu postanowiono stworzyć 2 sekcje: OPL. Obrony przeciwlotnicza bierna) i OPGaz. (Obrona przeciw gazowa).

Na czele sekcji OPL. staje inż. Ludwik Wolnik. Zapoczątkowano fachowe przeszkolenie kadr instruktorskich, zabrano się do przeszkolenia załóg posterunków obserwacyjno-meldunkowych.

Sekcja OPGaz. w ciągu r. 1932 zdała również trudny egzamin sprawności organizacyjnej. Stały nadzór fachowy przewodniczącego inż. Lechowicza sprawił, iż w Komitetach Powiatowych wyszkolono odpowiednią ilość drużyn odkażających, ratunkowych, technicznych. Cenny był współudział lekarzy powiatowych pod kierownictwem Naczelnika Wydziału Zdrowia Urzędu Wojew. D-ra Maciulewicza w zakresie przeszkolenia drużyn sanitarno-przeciwgazowych.

W r. bież. będzie praca tych sekcyj również oparta na najszerszych założeniach, (stopniowe przeszkalanie mas) w/g programu zakreślonego i uzgodnionego z odpowiedniemi czynnikami i pod kierownictwem fachowem wojewódzkiego inspektora OPLG. kpt. Edwarda Zakrzewskiego.

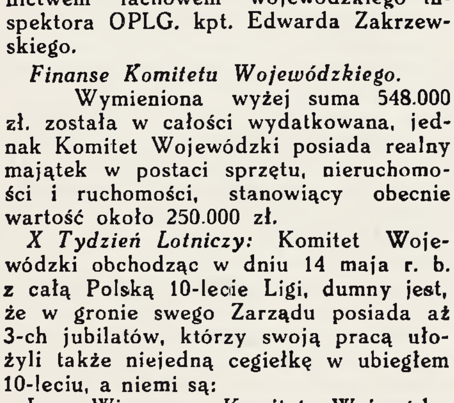
Finanse Komitetu Wojewódzkiego.

Wymieniona wyżej suma 548.000 zł. została w całości wydatkowana, jednak Komitet Wojewódzki posiada realny majątek w postaci sprzętu, nieruchomości i ruchomości, stanowiący obecnie wartość około 250.000 zł.

X Tydzień Lotniczy: Komitet Wojewódzki obchodząc w dniu 14 maja r. b. z całą Polską 10-lecie Ligi, dumny jest, że w gronie swego Zarządu posiada aż 3-ch jubilatów, którzy swoją pracą ułożyli także niejedną cegiełkę w ubiegłem 10-leciu, a niemi są:

I-szy Wiceprezes Komitetu Wojewódzkiego p. Franciszek Godlewski, Wicewojewoda Nowogródzki niezastąpiony działacz i inicjator, któremu Komitet Wojewódzki w Nowogródku wiele zawdzięcza w swej fazie rozwoju. Od początku istnienia Ligi wstępuje w jej szeregi i piastuje godność: Prezesa Komitetu Wojewódzkiego Warszawskiego, jest zarazem członkiem Komisji Głównej oraz prezesem Towarzystwa Obrony Gazowej (dawniej TOP) przyczyniając się do połączenia tejże z poprzednią Ligą Obrony Powietrznej Państwa, a obecną L.O.P.P. Obejmując w r. 1928 Wiceprezesurę w Komitecie przynosi zarazem ze sobą doświadczenie zdobyte w Warszawie.

P. Edmund Koślacz, starosta słonimski. Inż. M. Layman, prezes Kom. Pow. L. O. P. P. w Baranowiczach.



Drugim z kolei jest sekretarz Komitetu, inż. Ludwik Wolnik, burmistrz m. Nowogródka, będący jakby duszą Zarządu, gorliwy propagator, a zarazem pilot szybowcowy, niestrudzony cichy pracownik.

Trzecim jest inż. Marjan Prawdzic-Layman, członek Zarządu Komitetu Wojewódzkiego i zarazem prezes Komitetu Powiatowego w Baranowiczach i jego założyciel. Mimo starszego już wieku nie traci zapału do pracy i rozwija ją z dniem każdym na gruncie Baranowickim.

KOMITET POWIATOWY L. O. P. P. W BARANOWICZACH.

Komitet Powiatowy został zorganizowany w dniu 25 czerwca 1924 r. Założycielem jego był inż. Marjan Prawdzic-Layman, będący od chwili założenia do obecnego czasu prezesem tego Komitetu.

Obecnie Komitet liczy 28 kół normalnych z 1227 członkami i 14 kół szkolnych o ilości 973 członków, ogółem 42 koła z 2200.

Baranowicze wiele pracy włożyły w budowę lotniska.

Pozatem Komitet Powiatowy, doceniając znaczenie OPGaz. z własnej inicjatywy w r. 1928 zorganizował 2 kursy dla prelegentów przeciwgazowych.

W r. 1928 Komitet wysyła do Kom. Wojew. ułożoną przez prezesa Komitetu Powiat. inż. Laymana, tablicę „Co każdy wiedzieć powinien o gazach bojowych i środkach ochronnych i leczniczych". do rozpowszechnienia w/g uznania Komitetu

We wszystkich gminach istnieją koła LOPP. i już niema wsi, któraby nie była poinformowaną o znaczeniu i ważności LOPP.

Rezultatem dobrej propagandy jest też istnienie kilkudziesięciu kół szkolnych i około 1000 dziatwy, zapisanej na członków LOPP.

KOMITET POWIATOWY L. O. P. P. W LIDZIE.

Z chwilą utworzenia Powiatowego Komitetu LOPP. w Lidzie, cały powiat przystąpił do pracy ofiarnej, by każda gmina dołożyła cegiełkę do wspólnego gmachu Państwowego, jakim jest lotnictwo. Dzisiaj powiat przedstawia całą sieć komórek, związanych silnym węzłem jednego wielkiego celu.

Choć kryzys przyczynił się do zlikwidowania całego szeregu innych organizacyj, ale organizacja LOPP. w szeregach obywateli powiatu lidzkiego jest warunkiem „sine qua non".

KOMITET POWIATOWY L. O. P. P. W NOWOGRÓDKU.

Początek działalności Komitetu Powiatowego LOPP. w Nowogródku datuje się od r. 1924, gdy bezpośrednio po przeprowadzeniu I Tygodnia Lotniczego na tym terenie kooptowano 73 członków LOPP.

Działalność od samego początku do chwili obecnej nie ogranicza się tylko na tem. Zarząd Komitetu przez silną agitację propagandową w tym okresie organizuje kursa w dziedzinie obrony przeciwgazowej i modelarstwa, korzystając z czołówki samochodowej Komitetu Wojewódzkiego, organizuje loty pasażerskie *(fot. 17)*, zakłada rozgłośnię przy pomocy której instruktor Komitetu wygłasza odczyty przeważnie w dnie targowe, dla szerokich rzesz.

KOMITET POWIATOWY L. O. P. P. W SŁONIMIE.

W r. 1924 powstał w Słonimie Komitet Powiatowy LOPP. W r. 1926 liczba członków wynosiła już 350 osób. We wszystkich gminach powiatu słonimskiego zorganizowano koła miejscowe LOPP. Z biegiem lat wzrasta ilość członków LOPP. wzmacniają się jej podstawy, podnosi się jej znaczenie. LOPP. ogarnia nietylko społeczeństwo polskie, ale także początkowo nieufną mniejszość: 1929 — 30 przynosi jeszcze jeden ważny etap w rozwoju LOPP. na terenie powiatu słonimskiego, powstaje bowiem lądowisko. Komitet wytęża wszystkie siły i umysły idąc w kierunku uruchomić lądowisko. Pełną satysfakcją dla wszystkich był raid III KKA., który wykorzystał jako jeden z etapów nowo powstałe lądowisko. Rok 1932 powiększa liczbę członków do 1200, wyłania w Komitecie Powiatowym LOPP. fachowe sekcje OPL. i OPG., wzmacnia kontakt z organizacją PW. i WF. Organizuje w Słonimie Koło Miejskie LOPP. na czele którego stoi naczelnik urzędu pocztowo - telegraficznego Wincenty Sak. Po wyjeździe p. Saka ze Słonimia obejmuje jego stanowisko obecny prezes Wacław Gutowski.

Ogólna suma wpływów w okresie sprawozdawczym wynosi 61.277,53 zł. Powyższą kwotę wpływów po odtrąceniu sum przekazanych Komitetowi Wojewódzkiemu w Nowogródku a wynoszących ogółem 33.511,15 zł.

Na czele obecnego Komitetu Powiatowego LOPP. w Słonimie stoi: p. starosta Edmund Koślacz — prezes *(fot. 21)* p. płk. Marjan Turkowski — V.-Prezes, Albin Bondar — urzędnik starostwa — sekretarz i skarbnik, oraz członkowie zarządu: pp. insp. szkolny — Adolf Sar-

Pani Aniela Godlewska, prezeska wijew. Związku Pracy Obyw. Kobiet na lotnisku w Baranowiczach.



Tczen leśny przed eksploatacją w Baranowiczach.





ZARZĄD KOMITETU POWIATOWEGO L. O. P. P. W NIEŚWIEŻU.
Od lewej ku prawej siedzą: Władysław Łastowski, K. Jabłoński, D-ca pułku Mally, Prezes starosta Czachowski, ks. Babinowski, Z-ca starosty Wł. Korman.

necki, burmistrz m. Słonimia— Kazimierz Michalski, insp. samrz. gmin. — Antoni Juszkiewicz, referent wojskowy starostwa — Jakób Szegediewicz.

W skład komisji rewizyjnej wchodzą: pp. rejent Mieczysław Piotrowski, kierownik biura wydziału powiatowego—Włodzimierz Jellinek i adwokat — Zygmunt Głębski.

KOMITET POWIATOWY L. O. P. P W WOŁOŻYNIE.

Wołożyński Komitet Powiatowy LOPP. rozpoczął pracę w r. 1924. Rozwój LOPP. na terenie powiatu choć powoli, jednak stale posuwa się.

Komitet Powiatowy LOPP. w Wołożynie posiada obecnie ponad 1000 zorganizowanych członków rzeczywistych, liczba członków popierających zorganizowanych w koła szkolne coraz to wzrasta, jakkolwiek niewszyscy regularnie składki płacą.

Dąży również do największego usprawnienia organizacji swoich placówek. Urządza kursy z dziedziny obrony przeciwgazowej dla ludności cywilnej i organizacji. Wyświetla filmy z dziedziny lotnictwa i obrony przeciwgazowej. Urządza odczyty dąży do uświadomienia jaknajwiększej liczby obywateli o konieczności organizowania się i ćwiczenia w obronie przeciwgazowej, rozprzestrzenia z tej dziedziny literaturę.

Urządza imprezy dochodowe o charakterze propagandowym it.p.

KOMITET POWIATOWY L. O. P. P W STOŁPCACH.

Powiat. Komitet w Stołpcach zawiązał się na organizacyjnem posiedzeniu zwołanem na dzien. 1.IV — 1924 r. Zarząd który na tem posiedzeniu, powołano, składał się z: Martyki Stefana — prezes, Gorzkowski Jerzy — V.-Prezes, Cwalina Stanisława — skarbnik. Kincel Edward— sekretarz, Kamiński Wacław i Milcenson Leon — członkowie. Na temże posiedzeniu zapisało się jako rzeczywiści członkowie 84 osoby.

W 1926 postanowiono uruchomić w Stołpcach, a 2 przy rzemieślniczym odgo, 1 przy koedukacyjnem gimnazjum w Stołpcach a 2 przy rzemieślniczem oddziale szkoły powszechnej w Stołpcach i uchwalono na ten cel subsydjum do sumy 1600 zł. Zorganizowano, w powiecie koła LOPP. a mianowicie: w Stołpcach — miejskie, wojskowe i policyjne, poza tem koła w Świerżni, Zasulu, Rubieżewiczach, Wołmie, Rakowie, Pierszajach i Iwieńcu. Koła wojskowe (8 baon KOP.) i policyjne, ograniczając swą działalność do wnoszenia regularnego swych składek członkowskich, zlały się w początku 1928 r. z kołami, w obrębie działalności których były rozlokowane. Zarządy wszystkich kół danej akcji i po zdaniu sprawozdania ze swej działalności—rozwiązywały się (fot. 22).

Przez 1931 r. kontynuowano lustracje, kolportaż, rozsyłanie ulotek, broszur, odezw, plakatów, szerzono propagandę i werbowano nowych członków. Zawiązało się 25 kół szkolnych z 891 członk. popierającemi. Członkowie tych kół nie mogli wprawdzie ani wszyscy ani regularnie wnosić składek, z powodu ogromnego pogorszenia się konjuntury gospodarczej, natomiast mają i miały te koła szkolne wielkie znaczenie propagandowe, roznosząc po swych rodzinach i wsiach uświadomienie potrzeby zaznajamiania się z obroną przeciwgazową i przeciwlotniczą i konieczności popierania dążeń Ligi. Ogólne Zgromadzenie w dn. 27/II 1932 r. powołało do zarządu pp.: starostę Kulwiecia — prezes, mjr. Bezega — VPrezes, Cwalinową — skarbnik, członków — sędzia Sudizłowski, komisarz ziemski — Pikiel, nacz. poczty Masalski, aspirant PP. Piwkowski. Komisja rewizyjna: poseł Gorzkowski, Nowacki, Dudziński. Na delegatów do Komitetu Wojew. wybrano: mjr. Bezega i Moszczeńskiego (fot. 23). Za wybitną pomocą wydz. powiatowego powiat zdobył nareszcie, osiadłego na terenie powiatu instruktora opg.

Odpowiednie kursy w dziedzinie opg. rozpoczęły się w lipcu 1932 r. i trwały z krótkiemi przerwami do końca roku w Stołpcach, w Mirze, Turcu. Do Komitetu Powiat. należy 10 kół miejscowych z 515 czł. rzeczywistemi na dzień 31/XII 1932 r. i 25 kół szkolnych z 891 członkami popierającemi. Prócz powyższych działa na terenie powiatu nie związane z Komitetem Powiat. kolejowe koło LOPP w Stołpcach obejmujące wszystkich pracowników kolei i podlegające okręgowej dyrekcji PKP. w Wilnie i w 2 koła w nadleśnictwach stołpeckiem i nalibockiem,

Przez cały okres 10-letniej działalności miał Komitet Powiat. LOPP. 55.000 zł. wpływów, z których przekazano 41.000 zł. Komitetowi Wojew. 7.341, 85 zł. wynosiły w tym czasie koszta administracji, 3.399,43 zł. wydano na lokalne prace Kom. Powiat. i 2.438.83 zł. na propagandę, sprzęt opg. i stypendja.

KOMITET POWIATOWY LOPP. W NIEŚWIEŻU.

Komitet Powiatowy LOPP. w Nieświeżu został zorganizowany z końcem 1924 roku..

Organizatorami Komitetu byli: pp. Jerzy Czarnocki b. starosta nieświeski, Jan Podhorski - Okołow, płk. J. Reliszko, ks. wikary Babinowski, W. Jasiewicz, Z. Domański, inż. K. Krupski, insp. Samorz, A. Błażewicz, J. Skrodzki.

W r. 1931 Kom. Powiat. wybudował w

Sekcja finansowa Tygodnia Lotniczego w Stołpcach.





SKŁAD ZARZĄDU KOMITETU POWIATOWEGO LOPP. W STOŁPCACH.
Siedzą od strony lewej ku prawej: członek zarządu sędzia Sudziłowski, skarbnik Gwalinowa, Prezes starosta Kulwieć, Vice Prezes podpułkownik Bezeg, delegat na zebrania komitetu wojewódzkiego Moszczyński.
Stoją: członek zarządu Masalski, sekretarz Grabski, członek zarządu Piwkowski, zastępca delegata na zebrania komitetu wojew. burmistrz Staniewski, członek komisji rewizyjnej Nowacki, członek komisji rewizyjnej Dudziński, i Dobek-Borowiecki.

Nieświeżu kiosk, który daje Komitetowi Powiat. 780 zł. rocznie (fot. 24).

W r. ub. Kom. Powiat zorganizował szereg kursów z dziedziny obrony przeciwgazowej i przeciwlotniczej, oraz ratownictwa przeciwgazowego. Działalność kół LOPP. ograniczała się przeważnie do ściągania składek, oraz jednania nowych członków. Do najliczniejszych kół na terenie powiatu należą: koło w Klecku i Horodzieju, te koła poza zbieraniem składek na rzecz LOPP. organizują imprezy dochodowe, odczyty itp.

W końcu 1932 r. w Nieświeżu zostało zorganizowane miejscowe koło LOPP, które obecnie pod kierownictwem p. K. Dylły dyr. KKO. doskonale rozwija się i liczy już 69 członków.

Przy kole szkolnem seminarjum nauczycielskiego w Nieświeżu w ostatnich miesiącach 1932 r. została zorganizowana sekcja modelarstwa. Sekcja ta pod fachowem kierownictwem p. K. Masłowskiego i pieczołowitą opieką p. profesora Czekońskiego opiekuna szkolnego koła LOPP. rokuje świetny rozwój.

KOMITET POWIATOWY LOPP. W SZCZUCZYNIE.

Komitet Powiatowy LOPP. w Szczuczynie powstał w m-cu marcu 1929 roku.

Na czele Komitetu stoi starosta Szczuczyński Józef Siellawo.

Równocześnie wybrany zarząd, spełniał swą funkcję do dn. 1 stycznia 1931 r. w tym czasie zostały zorganizowane nowe koła, a mianowicie: Różanka i policyjne w Szczuczynie.

Wpływy ogółem za ten czas wyniosły 3.113.87 zł. Z powodu upłynięcia kadencji dotychczasowego zarządu w m-cu marcu 1931 r. został wybrany nowy, na czele którego stanął dotychczasowy prezes. Do zarządu zaś weszli jako Vprezes d-r Leon Wadas, skarbnik — Mikołaj Germaniuk, sekretarz — dr. Józef Lassota, oraz członkowie: Antoni Stelmach i Bolesław Kontrym. Zarząd ten spełnia swą funkcję do dnia dzisiejszego.

W tym czasie zostały utworzone nowe koła, a mianowicie: w Kamionce, Skrzybowcach, Nowym - Dworze i Orli.

Obecnie Komitet liczy 11 kół. Wpływy pieniężne Komitetu były następujące w r. 1931 — 5.273,25 zł. W r. 1932—5.188.18

POMORSKI KOMITET WOJEWÓDZKI





Dnia 8 października 1923 roku w Toruniu Zgromadzenie Konstytucyjne Pomorskiej Ligi Obrony Powietrznej Państwa", przejęte do głębi zrozumieniem ważności sprawy, przyjmuje na się trudną rolę pionierstwa w realizacji zadań i w osiąganiu celów Ligi na terenie Pomorza.

Wojewoda Pomorski, Jan Brejski, Starosta Krajowy Dr. Józef Wybicki, Nacz. Wydz. Urz. Woj. Pom. Walerjan Zapała, Ks. Dziekan Stanisław Pełka, Ignacy Olech, Ppłk. Szt. Gen. Stanisław Wecki, Ppłk. Pil. Roman Florer, Dr. Wojciech Jakobson, Mjr. Jan Wolszlegier, Dr. Jan Riemer, Lucjan Basiński, Gen. Dyw. Leonard Skierski, Michał Bulmerincq i Dyr. Kazimierz Junk — jako Zarząd „Ligi" stanowić mają serce i mózg zamierzonego wówczas czynu.

Apel do Starostów Powiatowych, Prezydentów miast wyzwolonych, Burmistrzów, Wójtów i Sołtysów, apel do Duchowieństwa i Nauczycielstwa, wreszcie apel do całego społeczeństwa pomorskiego — znajdują oddźwięk serdeczny... Chojnice, Działdowo, Kartuzy, Kościerzyna, Nowemiasto, Puck, Sępolno, Świecie, Starogard, Tczew, Tuchola, Wąbrzeźno i Wejherowo — stają odrazu do szeregu.

Powstaje 79 Kół LOPP. w 18 Oddziałach Powiatowych i Miejskich w latach: 1924 i 1925, to zaczątkowy plon dobrego posiewu.

Pierwsze zestawienie wpływów ze składek członkowskich za okres niespełna 6-ciu miesięcy, sporządzony na dzień 29 marca 1925 roku, wykazuje kwotę 25.836 zł. 03 gr.

W 1928 roku, oraz w 1929 i w następnych, zaznacza się zdumiewający rozrost L.O.P.P. na Pomorzu.

Na arenie działalności nowi i gorliwi zjawiają się szermierze Dobrej Sprawy, podejmujący ochotnie i z zapałem trud poprzedników.

Nacz. Oddz. Mech. P.K.P. Inż. Stanisław Szepetys, D-ca Baonu Balon. Ppłk. Jan Wolszlegier, Nacz. S. Grodz. Alojzy Herman, Dr. Marceli Łukowicz, D-ca 4 p. lotn. Płk. August Menczak, Nadkom. P.P. Sylwester Parzybok, Dyr. Gimn. Józef Dutkowski, Prof. Gimn. Inż. Anatol Smolka, D-ca Ofic. Szk. Maryn. Woj. Komand. Stefan Frankowski, Starosta Pow. Dr. Dominik Bogocz, Adw. Marjan Niklewski, V.-Woj. Pom. Dr. Mieczysław Seydlitz — to Zarząd Komitetu Wojewódzkiego L.O.P.P. w Toruniu z wyboru na Walnem Zgromadzeniu w dniu 15 kwietnia 1928 roku.

Znaczne udoskonalenie aparatu organizacyjnego „Ligi" na Pomorzu — od Komitetu Wojewódzkiego począwszy i poprzez Komitety Powiatowe, na poszczególnych Kołach Miejscowych kończąc — tak pod względem administracji i kasowości, jak i w zakresie propagandy, oraz w spełnianiu zadań właściwych, to wszystko jest bezsprzecznie dużą zasługą Zarządu z 1928 roku, tudzież Zarządów poszczególnych Komitetów Powiatowych i Miejskich, wnoszących w całokształt pracy terenowej ogromny zasób dobrej woli i budującej rzetelności.



Gen. Stefan Pasławski, D-ca OK. VIII, prezes Komitetu Wojewódzkiego.

Szczęśliwe zespolenie w 1927 roku pokrewnych organizacyj w jednolitą dla całej Polski „Ligę Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej" nadzwyczaj dodatnio wpłynęło na rozwój prac Komitetu Wojewódzkiego w Toruniu.

128.381 zł. 57 gr. wpływów za 1928 rok łącznie z pozostałością kasową na dzień 31 grudnia 1927 roku, to już poważna baza działalności, osiągnięta wysiłkiem propagandy — przedewszystkiem zaś dzięki prasie codziennej i perjodycznej, darzącej L.O.P.P. na łamach pism szczególną i szczerą życzliwością, współdziałaniem lotnictwa wojskowego, objazdami wagonu gazowego Pomorskiej Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku, propagandowego samochodu Zarządu Głównego i t. p.

Rozszerza się i potężnieje akcja, a zakup i urządzenie lotniska w Ciborzu pod Lidzbarkiem, zainwestowanie oświetlenia lotniska wojskowego w Toruniu, założenie muzeum sprzętu wojenno-gazowego w Pułku Manewrowym Artylerji, finansowanie prac modelarskich dziatwy i młodzieży szkolnej, subwencje dla akademików, poświęcających się studjom lotnictwa, szkolenie specjalnych instruktorów O.P.L.G. i drużyn, instruowanie ludności stosowne — jeszcze nie wyczerpują długiego szeregu przedsięwzięć Komitetu Wojewódzkiego wraz z dodatnim wynikiem imprez i pokazów „Tygodnia Lotniczego" dowodnie świadczących, że działalność Zarządu ostatnio wspomnianego Komitetu weszła zdecydowanie w fazę daleko posuniętego okrzepnięcia i pewnej ciągłości prac „Ligi" na Pomorzu.

Uproszony na Walnem Zgromadzeniu w dniu 11 kwietnia 1929 roku prezesurę Zarządu Komitetu Wojewódzkiego w Toruniu obejmuje D-ca O. K. VIII, Generał Brygady Stefan Pasławski.

Dalsi członkowie tego Zarządu, oraz Komisji Rewizyjnej, to: Inż. Stanisław Szepetys, Sędzia Alojzy Herman, Sędzia Dr. Bolesław Pikor, Nacz. Wydz. Pom Urz. Woj. Wiktor Grzanka, Płk. August Menczak, Płk. Jan Wolszlegier, Instruktor Oświaty Pozaszuk. Henryk Błażewski, Asesor Mag. Tor. A. Kirkstein, Dr. Marceli Łukowicz, Kmdor Dypl. Mar. Woj. Stefan Frankowski, Nacz. Wydz. Kur. Szk. Pom. Okr. Stefan Świderski, Adw. Marjan Niklewski, Podprok. S. O. Giziński, V.-Woj. Pom. Dr. Mieczysław Seydlitz, Starosta Pow. Dr. Dominik Bogocz, D-ca Płku Manewr. Ppłk. Landau, Podinsp. P.P. Witalis Olszański, Dyr. Banku Sp. Zarob. Czesław Wojciechowski.

1929 rok, to akres żywej i sprężystej działalności organizacyjnej.

Zakupiona czołówka samochodowa wyposażona w aparat kinowy „Pathe" z własną dynamo, oraz w liczne: filmy, przezrocza, tablice, wykresy, maski gazowe, próbki gazów bojowych i t. p. —



Inż. Stanisław Szepetys, wiceprezes Kom. Woj.

już w sierpniu 1929 roku staje się narzędziem zarówno znakomitej propagandy, jak i szkolenia ludności w umiejętnej obronie powietrznej i przeciwgazowej.

Grudziądz, Starogard, Kościerzyna, Kartuzy, Wejherowo, Wielka Wieś, Hallerowo, Łepcz, Gdynia, Hel, Jastarnia, Chylonja, Rumia, Zagórze, Reda, Żarnowiec, Starzyno, Mechowa, Puck, Luzino, Bolszewo, Kielno, Kowalewo, Wąbrzeźno, Brodnica, Lidzbark, Więcbork, Kamień, Sypniawo, Lutowo, Wałdowo, Tczew, Subkowy, Pelplin, Brzósce, Bajkowy, Malenin, Miłobądź, Turza, Godziszewo, Suchostrzygów, Lubiszewo, Gniew, Nowe, Wielkikomorsk, Warlubie, Górna Grupa, Bukowiec, Drzycim, Pruszcz, Kruczewo, Chełmno, Lisewo, Chełmża, Działdowo, Nowemiasto, Mroczno, Rybno, Lubawa, Łąkorz, Okonin, Łasin, Radzyń i Rwałd — to poszczególne etapy pracowitej trasy przeszło 4000 km., gdzie fachowi instruktorzy L.O.P.P. wygłosili 121 prelekcyj i zademontrowali 54.5000 m. filmu dla ogólnej ilości około 29.000 osób.

Niezwykle szczęśliwa dla organizacyjnego rozwoju L.O.P.P. na Pomorzu okolicznością staje się szybka realizacja doskonałej koncepcji Komitetu Wojewódzkiego utworzenia dla wszystkich pracowników kolejowych Okręgowej Dyrekcji w Gdańsku oddzielonego Komitetu Kolejowego z prawami Komitetu Powiatowego.

Wypróbowany patrjotyzm, zwartość i karność zespołu kolejarzy Dyrekcji Gdańskiej, ponad 10 000 osób liczącego, a nadto wyrobienie nieomal zawodowe w umiejętności dokonywania zbiorowych wyczynów — nabrały pod jednolitym Zarządem Komitetu Kolejowego wyjątkowo cennej wartości.

Wysokie pojęcie o potrzebie ofiarnego świadczenia przez jednostki na cele dobra ogólnego sprawia, że kolejarze Dyrekcji Gdańskiej, jakkolwiek rozsiani na znacznym terenowo obszarze — wszystkie grosze składek członkowskich skupiają w jednej kasie Komitetu Kolejowego.

Jeżeli nadto uprzytomnimy sobie, że ciż sami kolejarze z Vice-Dyr. Inż. Wł. Gruetzmacherem, jako Prezesem Komitetu Kolejowego i Członkiem Komitetu Wojewódzkiego na czele tkwią we wszystkich organizacyjnych komórkach L.O.P.P. na Pomorzu, to z powyższego wynika wyraźnie, jak niepoślednia kolejnictwu pomorskiemu przypada rola w całokształcie zadań i prac L.O.P.P.

Ten wspólny front i najzupełniejsza harmonja w systematycznej pracy organizacyjnej i terenowej L.O P.P., jakie na Pomorzu utrzymują kolejarze Dyrekcji Gdańskiej z całem społeczeństwem pomorskiem, wymownie świadczy o znakomicie rozwiniętym zmyśle praktycznym



Płk. Jan Wolszleger, prz. wyd. OPLG.

Doskonałe wyniki z kolejnictwem natchnęły Zarząd Komitetu Wojewódzkiego, by w analogiczny sposób, jednak bez tworzenia samoistnych Komitetów, wpłynąć na: Duchowieństwo, Nauczycielstwo,



Ppułk. Kazimierz Baran, czł. wyd. OPLG.

następnie na urzędników: Poczt i Telegrafów, Sądownictwa, Policji Państwowej i t. d.

Napływ nowych licznych członków L.O.P.P. wykazał poprawność organizacyjnych poczynań Zarządu Komitetu Wojewódzkiego w okresie 1929 roku, w którym Kuratorjum Okręgu Szkolnego Pomorskiego i Nauczycielstwo przyczyniło się do powstania ponad 400 Kół Szkolnych z ilością przeszło 20.000 członków popierających!

Ilość członków rzeczywistych i popierających, przekraczająca liczbę 20.000, niezależnie od wyżej wspomnianych



Sędzia Alojzy Herman, wiceprezes.

członków w Kołach Szkolnych, a następnie dochód ze składek, imprez i darów. o przeszło 30% przewyższający wpływy za 1928 rok, to najwymowniejsze świadectwo tężyzny i gorliwości prac L.O.P.P. na Pomorzu w okresie 1929 roku!

Kryzys gospodarczy zastał L. O. P. P. funkcjonującą sprawnie na całym terenie Pomorza przez Wydziały: 1) Ogólno-Organizacyjnego, 2) Propagandowego, 3) Gospodarczo-Finansowego, 4) Lotniczo-Gazowego.

Prowokacje niemieckie na terenie Wolnego Miasta Gdańska okazały się wybornem wiązaniem polskiego społeczeństwa na Pomorzu!

Wbrew logice pesymistycznych przewidywań LOPP. na Pomorzu ma do zanotowania w latach ogólnej depresji gospodarczej kraju w każdym kierunku rozwój i rozrost wręcz imponujący.

W 17 Komitetach Powiatowych, 3 Miejskich i Komitecie Kolejowym Dyrekcji Gdańskiej zostaje osiągnięta ilość ogólna członków ponad 52.000, w tem w 775 Kołach Szkolnych — 32.489 dziatwy i młodzieży szkolnej, którą Komitet Wojewódzki szczególną opieką i troską otacza.

Czołówka samochodowa Komitetu Wojewódzkiego przebiega trasę 7.435 km., dając możność blisko 19.000 osób wysłuchać 95 prelekcyj.

Wagon gazowy Okręgowej Dyrekcji Kolejowej Gdańskiej odwiedza 52 miejscowości, demonstrując stosowne pokazy dla blisko 12.000 osób.

Zyskuje na intensywności wewnętrznej realizacja szkolenia ludności w sztuce obrony powietrznej i przeciwgazowej, gdy ilość stałych fachowych instruktorów O P. L. G. powiększono.

8 urządzonych wystaw lotniczo-gazowych, 7.816 km. przebytych przez czołówkę samochodową Komitetu Wojewódzkiego w 1931 roku przy zademosntrowaniu 87.200 m. filmu i wygłoszeniu 71 prelekcyj, tudzież 136 pogadanek szkolnych — wszystko dla ogólnej ilości blisko 31.500 osób i dziatwy oraz młodzieży szkolnej, a ilość 20.232 członków rzeczywistych i 55.264 — popierających, przy jednoczesnym wzroście samych składek członkowskich o przeszło 23% w porównaniu do sumy składek z 1930 roku wszystko to świadczy o stale wzrastającem zainteresowaniu sprawami obrony powietrznej i przeciwgazowej Państwa.











Od lewej ku prawej: rząd pierwszy P. L. Paźniewski, pr. Kom. Pow. w Kartuzach. Starosta Z. Muchniewski, pr. Kom. Pow. w Tczewie. Starosta J. Wimer, pr. Kom. Pow. w Brodnicy. Starosta B. Rogowski, pr. Kom. Pow. w Toruniu.

Rząd drugi: Starosta Seweryn Weiss, pr. Kom. Pow. w Starogardzie. Insp. Lucjan Wróblewski, sekr. Kom. Woj. w Toruniu. Starosta Niepokulczycki, prezes Kom. w Grudziądzu. Insp. Grochowski, pr Kom. Pow. w Chojnicach.

Rząd trzeci: Starosta J. Ornass, pr. Kom. Pow. w Sępolnie. Starosta Hryniewski prez. Kom. Pow. w Tucholi.

Rząd czwarty: Inż. Wł. Grützmacher, Prezes Kom. Kolejowego. Sędzia dr. Bol. Pikor, wiceprezes Kom. Morskiego w Gdyni. Komisarz L. O. P. P. w Kościerzynie, p. Z. Radzikowski. Dr. Marceli Łukowicz, skarbnik Kom. Woj.





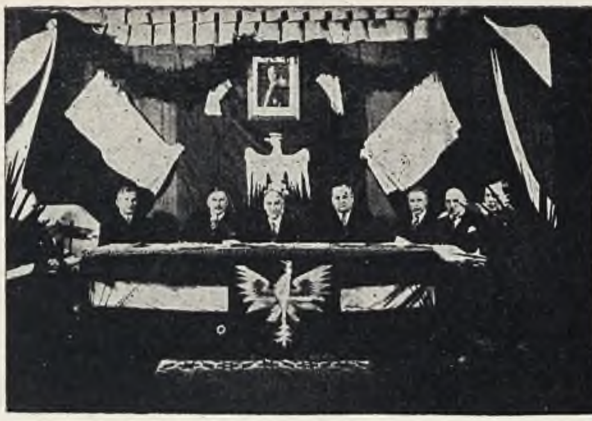


D-ca O.K. VIII. Gen. Bryg. Stefan Pasławski, Inż. Stanisław Szepetys, Sędzia S. O. Alojzy Herman, Nacz. Wydz. Kur. Okr. Szk. Pom. Ferdynand Śliwiński, Dr. Marceli Łukowicz, Nacz Wydz. Urz. Woj. Pom. Wiktor Grzanka, D-ca 4 Płku Lotn. Ppłk. Władysław Heller, D-ca Baonu Balon. Ppłk. Jan Wolszlegier, V.Dyr. Gdańskiej Dyrekcji Kol. Inż. Wł. Gruetzmacher, D-ca Floty K.-Adam Unrug, Radca Stefanowicz, Prezes Izby Skarb. Kossjor, Dyr. Poczt. i Telegr. Słojewski, D-ca Dyonu Przeciwlotn. Kazimierz Baran — Ppłk. Insp. Okr. Straży Poż. Stanisław Roszczyk, Okr. Insp. Pracy Inż. Bogusław Świeżawski, V.-Woj. Pom. Dr. Mieczysław Seydlitz, Starosta Pow. Dr. Dominik Bogocz, D-ca Płku Manewr. Art. Ppłk. Landau, Podinsp. P. Witalis Olszański, Dyr. Banku Sp. Zarobk. Czesław Wojciechowski, Por. Leon Bortnowski i Kpt. Chojnacki — to Zarząd Komitetu Wojewódzkiego w Toruniu z wyboru na Walnem Zgromadzeniu w dniu 24 kwietnia 1932 roku, uzupełniony w ciągu tego okresu sprawozdawczego przez kooptację Inspektora Pracy Lucjana Wróblewskiego, który przejął funkcje sekretarza Komitetu po przeniesionym do Lublina Nacz. Śliwińskim.

Ilość członków wzrosła o dalsze 13%, sięgając liczby około 86.000 regularnie opłacających składki.

Wpływy ogólne Komitetu Wojewódzkiego za 1932 rok, wynosiły 139.028 zł. 66 gr. i to bez uwzględnienia znacznej jeszcze kwoty rzeczowych wydatków poszczególnych Komitetów: Powiatowych, Miejskich, Kolejowego w Gdańsku i Morskiego w Gdyni.

Pracowicie przeorany grunt wiele jeszcze znoju codziennego wymaga, zanim drogocenne dla Państwa życie poszczególnej jednostki wolne od zatraty będzie, jeśli atak lotnicy i gazowy wrogów runie na Polskę!...





Prezydjum Walnego Zgrom. Komitetu Morskiego L. O. P. P. w Gdyni.
Prezes Kom. Morskiego w Gdyni, admirał Józef Unrug.



Komora gazowa Miejskiego Komitetu w Grudziądzu.

Pogłębiająca się nieustannie świadomość w społeczeństwie pomorskiem o niezwykłej jego roli, odgrywanej w dziejach odrodzonej Ojczyzny, mówić i świadczyć się zdaje, że na potężne hasło wszystkich ziem Rzeczypospolitej:

„Niema Polski bez Pomorza!"

— Pomorza rycerskim odzewem jest:

„Niema Pomorza bez Polski!"

Z taką o Polsce i Pomorzu niczem już niezachwianą i niezwalczoną pewnością jej wszystkich członków i sympatyków rozpoczyna Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej drugie dziesięciolecie działalności i — aby dla wielu zapóźno nie było — wzywa wszystkich obywateli nadmorskiej ziemicy do skupiania w jej szeregach!

Poznański komitet wojewódzki





Ratusz poznański.



Opera w Poznaniu.

Na terenie woj. poznańskiego od 1923 r. istnieje Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, która wśród miejscowego społeczeństwa cieszy się dużą sympatją i zaufaniem i liczy ok. 100.000 członków Dorobek ligowy na terenie tutejszym stanowi poważną pozycję w całokształcie bilansu prac LOPP. W samym Poznaniu, wielkim nakładem pracy i pieniędzy (550 tysięcy) zostało doprowadzone do odpowiedniego poziomu lotnisko Ławica, wyposażone dzięki pomocy Ligi w narzędzia służące do konserwacji lotniska (nawierzchni) niwelacji itp. Widniejące hangary zupełnie nowoczesnej konstrukcji budowane wspólnemi wysiłkami materjalnemi poszczególnych Komitetów Powiat. i kół stanowią najlepszy pomnik i wyraz poczucia solidarności tut. ludności cywilnej z armją naszą.

Napisy orjentacyjne dla lotników na dachach budowli w różnych miejscowościach ułatwiają żeglugę powietrzną.

Intensywna praca sportowa w Aeroklubie Poznańskim, subsydjowanym przez tutejszy Komitet, dostarcza, kadry latającego personelu.

Młode szybownictwo rozwija się znakomicie a w szkołach rośnie zamiłowanie do modelarstwa. Stypendyści Kom. Woj. Poznań, studenci wyższych uczelni specjalnych, staną się już wkrótce elementem twórczym polskiej myśli konstrukcyjnej.

W dziedzinie OPLG. setki kursów og. informacyjnych przeszkoliły tysiące ludzi w obronie, kursy kategoryjne zaspakajają braki w materjale instruktorskim.

Poznań przed stu laty.





Jego Eminencja Ks. Kardynał August Hlond Prymas Polski



Groza wojny – wojny lotniczej i gazowej! Groza zagłady kultury, zaprzepaszczenia dorobku pokoleń i groza wzajemnego wygubienia się ludów przy pomocy najdoskonalszych wynalazków wiedzy i techniki! Czyż to nie jeden z najsmutniejszych dowodów, iż zwyrodniała myśl ludzka pogrąża się w szaleństwie, obłędzie i zbrodniczości?

„Od powietrza, głodu, ognia i wojny, wybaw nas, Panie! Boże, „rozprosz narody, które wojen chcą!" (Ps. 67, 31)

Polska tą straszną winą się nie obarczy. Polska pożogi wojennej wzniecać nie będzie!

Ale gdyby się ta katastrofa mimo wszystko ziścić miała, będzie elementarnym obowiązkiem chrześcijańskim i obywatelskim ratować ludność i dobytek narodowy od zagłady w razie napadów, natarć lotniczych i gazowych.

Poznań, dnia 5. lipca 1932.

+ August kard. Hlond
Prymas Polski

Pokazy lotniczo - gazowe szerzą propagandę i dziś po 10 latach istnienia Ligi na terenie Województwa śmiało rzec można, iż niema takich osób, któreby przestrogi o przygotowaniu się do obrony, ze strony Ligi, nie usłyszały. Niema takich, którymby Liga ich zadań i roli nie uświadamiała.

Wpływy LOPP. na terenie Województwa przedstawiają się w sposób następ

r. 1924	123.255,93 zł.
1925	456.092,28 „
1926	422.489,02 „
1927	341.467,47 „
1928	333.623,91 „
1929	285.603,13 „
1930	356.267,06 „
1931	318.657,91 „
1932	401.342,52 „

Z tego Kom. Woj. na cele lokalne wydały w własnym zakresie 210.927,63 zł. Obecnie suma ta wzrasta.

Na czele Zarządu Kom. Woj. LOPP. Poznań stoi jako prezes p. wojewoda poznański hr. Raczyński Roger, sekretarzem jest p. inż. dypl. A. Szlachowski, skarbnikiem p. nacz. Z. Morzycki.

Wydział Lotniczy prowadzi p. Dyrektor Ruciński,

Wydział OPL. prowadzi p. nacz. Szczepanowski,

Wydział OPG. prowadzi p. inż. dypl. Sławiński.

Honorowo pracującym doradcą prawnym jest członek Zarządu p. mecenas Stefan Osmólski.

Pozatem do Zarządu należą p. gen. Frank, dowódca Korpusu, prezes Dyrekcji Poczt i Teelgr. p. S. Maciejewski, p. Kurator Okr. Szk. Dr. M. Pollak, sędzia S. O. Dr. Taszycki, patron Zw. Sp. Zarobkowych p. Włodzimierz Seydlitz.

Dyrektorem Biura jest p. Tadeusz Sztybel inspektor lotnictwa.

Inspektorem OPG. p. A. Kiciński.

W całokształcie prac Komitetu w dziedzinie propagandy należy podkreślić nadzwyczaj życzliwe ustosunkowanie się prasy. W dziedzinie rozwiązywania zagadnień fachowych panuje wzorowa harmonijna współpraca z władzami państwowemi, które reprezentuje zawsze idący na rękę LOPP. wydział wojskowy Urzędu Wojewódzkiego. Współpraca z wojskiem bez zarzutu.



J. Em. Ks. Kard. August Hlond, jako pasażer lotniczy.

W takich to warunkach działacze społeczni na polu lotnictwa, obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej, zaopatrzeni w ostateczne dobro związane z bezpieczeństwem naszego państwa pomimo trudności kryzysowych, pokonują je i prowadzą zgodnie z Ligą na tutejszym terenie do rozkwitu i stworzenia z niej wartościowego elementu tężyzny i odpornej siły narodu.



Inż. F. SŁAWIŃSKI
V. PREZES



WOJEWODA ROGER HR. RACZYŃSKI
PREZES



Inż. ST. RUCIŃSKI
V. PREZES

1923

1933



Nacz. Z. MORZYCKI.
SKARBNIK



Nacz. J. SZCZEPANOWSKI
V. PREZES



Inż. A. SZLACHTOWSKI
SEKRETARZ



S. MACIEJEWSKI
PREZ. DYR. POCZT I TEL.
CZŁONEK ZARZĄDU



Gen. br. Oswald FRANK
D-CA O.K. № VIII
PRZEWODNICZĄCY
„KOMISJA”
CHALLENGE'OWA



dr. M. POLLAK
KURATOR OKR. SZK. POZN.
CZŁONEK ZARZĄDU

ZARZĄD POZNAŃSKIEGO KOMITETU WOJ.



T. SZTYBEL dyrektor
INSPEKTOR O.P.L. I LOTNICTWA



A. KICIŃSKI
INSPEKTOR O.P.L.G.

NAJSTARSI PREZESI KOMITETÓW POWIAT. I MIEJSK.



Rtm. W. SZYMAŃSKI
PREZES KOMITETU POW.
W OBORNIKACH



W. JUENGST V. Prezydent
INOWROCŁAWIA PREZES
KOMITETU MIEJSKIEGO



Inż. SIEMIERADSKI
PREZES KOMITETU MIEJSK.
W BYDGOSZCZY

L.O.P.P. na terenie woj. POZNAŃSKIEGO

1


Drużyna harcerska morska w pochodzie prop. L .O. P. P. w Poznaniu.

2


Marsz drużynowy w maskach w Bydgoszczy.

3


Napis orjentacyjny w Pleszewie, wykonany przez Kom. Woj. w Poznaniu.

4


5


„Bomba" w Inowrocławiu przed magistratem. x starosta Wilczek, xx prezes Kom. Miej., Juengst, sekr. Kom. Miej. red. Przybylski.

Raid lotniczek Przelot przez Poznań.

W czasie Tygodnia L.O.P.P. w Poznaniu.

Drużyna P.G. Straży Pożarnej w Gnieźnie podczas zawodów w czasie Pow. Wyst. w Poznaniu w 1929 r.

Drużyna P.G. Kolejowa w czasie ćwiczeń w Gnieźnie.

Grupa młodzież poznańskiej na zawodach modelarskich 1930 r.

6


Samochód - samolot propagandowy w czasie Tygodnia L. O. P. P.

LICZY około 100.000 CZŁONKÓW

7


8




10


Stanisławowski Komitet Wojewódzki



ZARZĄD WOJEWÓDZKIEGO KOMITETU L. O. P. P. W STANISŁAWOWIE.
Zarząd Wojewódzkiego Komitetu L. O P. P. w Stanisławowie.
Stoją w I rzędzie pp.: Skibicki Leon, Pietrzański Al., Ziobrowski Leon, Tatara Władysław, Specht Ferdynand. W II rzędzie pp.: Mołczanowski Kasper, Pollak Marjan, inż. Tyrała Jan, Dr. Hamerski Stanisław, Jasiński Jan. Siedzą pp.: Dyńko Tadeusz, ppłk. Jagielski Rudolf, inż. Kuźmiński Leon, prezes, inż. Dziekoński Wł., starosta Pajączkowski Antoni.

W roku 1924 został z inicjatywy p. Lityńskiego Kazimierza, Prezesa Dyrekcji Skarbowej, zorganizowany w Stanisławowie pierwszy Tydzień lotniczy w Stanisławowie.

Komitet urządzający I Tydzień lotniczy wyłonił z siebie na posiedzeniu, dnia 11 marca 1925 r. pierwszy Zarząd tymczasowy Wojewódzkiego Komitetu L. O. P. P.

Przewodniczącym pierwszego stanisławowskiego Zarządu Wojewódzkiego Komitetu L. O. P. P. był inż. Stefan Wiktor — Prezes Dyrekcji Kolejowej. Viceprezesami pp.: Lityński Kazimierz, Prezes Dyrekcji Skarbowej, Kasztelewicz Józef, Naczelnik wydz. wojew., sekretarzem prof. Jan Jasiński, skarbnikiem dyrektor Banku — Włodzimierz Szarzyński.

Do Zarządu należeli pp.: Fuchsówna, Migocka, Seidlerowa, wicewojewoda Koncowicz, — po rezygnacji p. Kasztalewicza wybrano wiceprezesem pana inż. Leona Kuźmińskiego, wiceprezesa Dyrekcji Kolejowej — przewodniczący Komitetu kolej., burmistrz miasta Stanisławowa Chowaniec Wacław — Wiceburmistrz, Izaak Hafter, Inspektor szkolny Furmankiewicz, Pułkownik Sopotnicki i Inspektor Policji Państwowej, Żarski.

Już po kilku miesiącach pracy, z końcem 1925 r., zostało zorganizowanych 15 Kół powiatowych, 37 Kół miejscowych z 8.000 członkami.

Wpływy w roku 1925 wynosiły 56.902 zł, 25 gr. w tem Tydzień Lotniczy dał 20 tysięcy złotych.

Przy tej sposobności nadmienić należy, że Województwo Stanisławowskie ma zaledwie 16 procent rzym.-kat. Polaków i na tę tylko ludność z początku liczyć można było.

Dopiero w ostatnich latach zauważyć można było pewien napływ — poza pracownikami państwowymi — członków narodowości ruskiej i żydowskiej, zwłaszcza członków wspierających w Kołach szkolnych.

W składzie zarządu Wojewódzkiego Komitetu L. O. P. P. zaszły z biegiem lat o tyle zmiany, że w miejsce kilkoletniego sekretarza, prof. Jasińskiego — został wybrany sekretarzem p. Władysław Tatara, a skarbnikiem, po ustąpieniu p. Szarzyńskiego — został p. dyrektor kasy oszczędności, p. Leon Ziobrowski, w miejsce wiceprezesa p. Koncowicza wybrano wiceprezesem p. Generała Łukoskiego Kazimierza, dowódcę 11-tej dywizji piechoty i p. inż. Południewskiego Franciszka, dyrektora Dyrekcji Robót Publicznych.

Wkońcu roku 1931 — po przeniesieniu p. inż. Wiktora Stefana do Lwowa, Prezesem Wojewódzkiego Komitetu L. O. P. P. został długoletni Prezes Komitetu powiatowego kolej. W. P. Inż. Kuźmiński Leon, Wiceprezes Dyrekcji kolejowej.

Członkami Zarządu są oprócz wymienionych:

Buczowski Alojzy Inspektor Wojew. Pol. Państw.

Błażewski Henryk Wizytator Szkół.



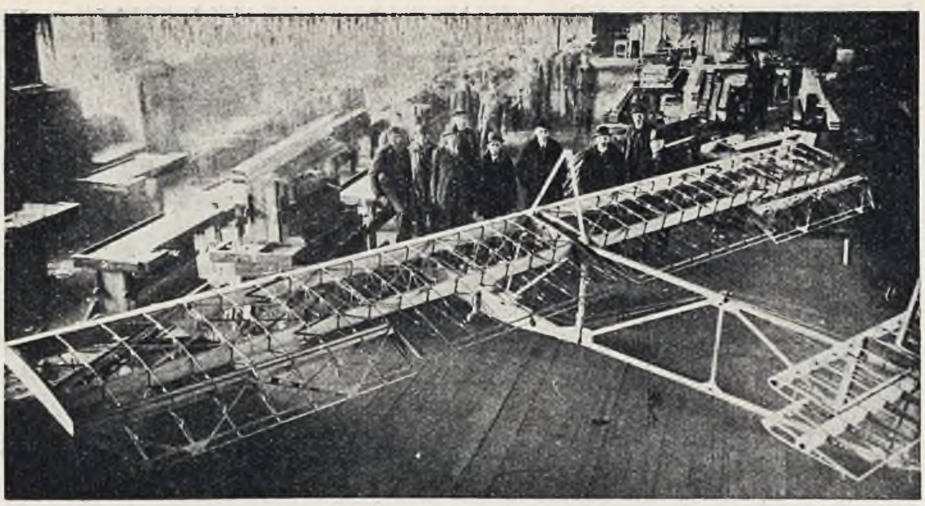
Gen. Łukoski Kazimierz, wicepr. Kom. Woj. w Stanisławowie.



Kazimierz Lityński, wicepr. Kom. Woj.



Zarząd Koła Pań L. O. P. P. w Stanisławowie. Stoją pp.: Rotterowa Zofja, Lamersdorfowa Kamila, Radziendowa Mercedes. Siedzą pp.: Dziekońska Zofja, Ertlowa Olga, Morycowa Aniela, Winterowa Zofja.



Szybowiec, budowany w r. 1932 przez Woj. Kom. L. O. P. P. w Stanisławowie.

Inż. Dziekoński Włodzimierz, radca D. O. K. P. Prezes Kom. Powiat. kol.

Dyńko Tadeusz, Naczelnik Wydziału Wojsk. w Województwie.

Dr. Hamerski Stanisław.

Płk. Jagielski Rudolf, Dow. 11. Pal.

Mołczanowski Kasper, Inspektor szk.

Pajączkowski Antoni, Starosta — Prezes Kom. Pow. Stanisławowskiego.

Szymański Edward, Kapitan 48. p. p.

Inż. Tyrała Jan, Dyrektor Robót Publicznych.

Komisja Rewizyjna:

Polak Marjan, Wicedyrektor Banku Polskiego.

Specht Ferdynand, radca kolejowy.

Skibicki Leon, Kierownik Działu Dyrekcji kolej.

Pietranowski Aleksander, urzędnik Banku Gospodarstwa Krajowego.

W organizacji Kół powiatowych zaszły o tyle zmiany, że powiat Turka przyłączono do wojew. Lwów, powiaty zaś w Peczeniżynie, w Bohorodczanach i w Skolem zostały zniesione — tak, że w 1932 roku liczy Wojewódzki Komitet L.O.P.P. w Stanisławowie tylko 13 Kół powiatowych, w tem 1 Komitet powiatowy kolejowy.

Prezesi i Sekretarze Komitetów Powiatowych L. O. P. P.:

Horodenka — Prezes Skrzyński Edward, Starosta, Sekretarz Alojzy Łaszczewski.

Dolina: — Wiceprezes Łaba Stanisław, Sekretarz Prosowicz.

Kałusz — Prezes Inż. Szuster Włodzimierz, Sekretarz Michalewicz Józef.

Kołomyja: — Prezes Skłodowski Władysław, Starosta, Sekretarz Świderski Tomasz.

Kosów: — Prezes Starosta Golotzy Zygmunt, Sekretarz Dudier Edmund.

Nadwórna: — Prezes Inspektor Śliwiński, Sekretarz Borys Glebów.

Rohatyn: — Wiceprezes Drozdowicz Karol, Sekretarz I. Szlesinger.

Stanisławów: — Prezes Pajączkowski Antoni, Starosta, Sekretarz Stoklassa Stanisław.

nisław, Sekretarz Klaczak Stanisław.

Śniatyn: — Przewodniczący Starosta Wieser Jan, Sekretarz Amirowicz August.

Tłumacz: — Przewodniczący Świątkowski Rudolf, Sekretarz Wolański Filip.

Żydaczów: — Przewodniczący Dąbrowiecki Leon, Sekretarz Mieczysław de Monseu.

Ruch Kół i członków od 1925 r. — 31 grudnia 1932 r. Wojewódzkiego Komitetu L. O. P. P. w Stanisławowie.

Rok	Kół pow.	Kół miejs.	Kół szkol.	Razem kół
1925	15	10	—	25
1926	17	13	—	30
1927	17	68	—	85
1928	17	85	11	113
1929	16	95	84	195
1930	15	134	59	208
1931	13	133	71	217
1932	13	129	309	451

członk.	czł. rzecz.	czł. wspier.	Razem.
—	8.000	——	8.000
—	8.799	——	8.799
—	8.010	——	8.010
12	9.431	1.768	11.211
24	8.569	2.919	11.512
24	10.996	6.593	17.613
24	9.881	9.371	19.276
24	11.577	12.553	24.154

LOTNISKO.

Główną troską Wojewódzkiego Komitetu L. O. P. P. w Stanisławowie było i jest urządzenie w Stanisławowie odpowiedniego lotniska.

Starania dotychczasowe mimo bardzo licznych posiedzeń Komisji - Konferencji — nie zostały uwieńczone pomyślnym skutkiem.

Sprawa jest już przygotowana i może w najbliższym czasie zakupi Komitet Wojewódzki L. O. P. P. grunt i przystąpi do urządzenia i oddania społeczeństwu odpowiednio urządzonego portu lotniczego.

Na ten cel ma Komitet Wojewódzki L. O. P. P. zdeponowaną w kasach gotówkę około 130.000 zł.

PROPAGANDA.

Najwięcej pracy i trudu poświęcał Komitet Wojewódzki i Komitety powiatowe sprawie propagandy w kierunku wywołania u społeczeństwa zainteresowania dla spraw L. O. P. P. — dla spraw lotnictwa i Obrony przeciwgazowej.

Cel ten osiągnięto przy pomocy akcji prasowej w miejscowych tygodnikach, jak Kurjer Stanisławowski i Ziemia Kołomyjska, które bezpłatnie umieszczały artykuły, ogłoszenia i feljetony z dziedziny L. O. P. P.

Ulotek, broszur, zwłaszcza podczas tygodni lotniczych rozrzucono w ciągu 10-lecia około 80.000.

Każdy Komitet powiatowy posiada bogatą bibljoteczkę lotniczo - gazową.

Bibljoteka Wojewódzkiego Komitetu liczy 288 książek.

Wojewódzki Komitet L. O. P. P. obdzielił wszystkie szkoły średnie i powszechne t. j. około 1.000 zakładów na terenie Województwa Stanisławowskiego w komplety książeczek z dziedziny lotniczo - gazowej, jak i w komplety tablic poglądowych.

Każda stacja kolejowa na terenie Województwa otrzymała z Wojewódzkiego Komitetu komplet tablic propagandowych L. O. P. P.



Z wystawy XI Tygodnia Lotniczego w Stanisławowie.

Wykładów z dziedziny O. P. G. i O. P. L. odbyło się na terenie Wojew. w 10-leciu dla szkół i starszego społeczeństwa przeszło 600.

Zwłaszcza dużą popularnością cieszyły się w Wagonie Obrony Przeciwgazowej tut. Dyrekcji kolejowej wykłady z obrazami filmowemi propagandowemi.

Wykładów takich odbyło się na terenie całego Województwa około 300 dla szkół iz 15.000 słuchaczów.

Pokazów gazowych, marszów w maskach i konkursów odbyło się kilkadziesiąt na terenie Województwa.

Koszt propagandy za 10-lecie wyniósł przeszło 30.000 zł.

MODELARSTWO.

Dla rozbudzenia w masach młodzieży zainteresowania się lotnictwem — urządzono w Stanisławowie 2 Kursy instruktorskie modelarstwa — które ukończyło 46 instruktorów z terenu całego Województwa, którzy prowadzili po szkołach kursy modelarstwa dla uczniów.

Kursów takich stałych i czasowych odbyło się na terenie Województwa 22 z 400 uczniami.

Liczne popisy i konkursy modeli latających z tych kursów świadczą o rozbudzeniu zainteresowania dla lotnictwa w szerokich masach uczniów.

Dla ułatwienia pracy tym kursom, stworzono przy wojewódzkim Komitecie w Stanisławowie składnicę materiałów modelarskich.

Koszt wyłożony na modelarstwo wynosił 8.000 zł.

SUBWENCJE.

Wojewódzki Komitet L. O. P. P. udzielił w czasie swego istnienia subwencji na budowę Instytutu Aerodynamicznego, Szkoły Gazowej — Aeroklubom — uczniom Stanisławowianom studjującym w szkołach L. O. P. P. mechaników lotniczych i pilotów razem 10.000 zł.



Marsz w maskach drużyn żeńsk. podczas XI Tygodnia Lotniczego w Stanisławowie.

LOTNICTWO.

W dziedzinie lotnictwa wysiłki Komitetu Wojewódzkiego zmierzały do wybudowania lotniska i gromadzenia na ten cel pieniędzy.

Aeroklubom udzielił Wojewódzki Komitet subwencji—ponadto łożył na szkolenie z terenu Województwa w Szkołach L. O. P. P. kandydatów na mechaników lotniczych - pilotów i pilotów szybowcowych.

W roku 1932 wybudował Wojewódzki Komittet LOPP. szybowiec kosztem 1.800 pocznie się z wiosną 1933 r.

Instruktorów lotnictwa i O. P. L. posiada Komitet Wojewódzki 11.

O. P. L.

Wojewódzki Komitet LOPP. zorganizował na terenie Województwa 17. Kursów drużyn obserwacyjno - meldunkowych i wyszkolił ponad 600. osób w służbie obserwacyjno - meldunkowej.

W roku 1932 zakupił Wojewódzki Komitet LOPP. 3. zestawy sprzętu dla drużyn obserwacyjno-meldunkowych.

Na O. P. L. wyłożono około 14.000 zł.

O. P. G.

Wojewódzki Komitet LOPP. wyszkolił

na 2. Kursach instrukt. OPG. I kls.	31
na 7. Kursach instrukt. OPG. II kls.	80
i na 2. Kursach podinstrkr. III kl.	66
Podinstrkt.	30

Kursów informacyjnych dla szerszej publiczności, Szkół i Urzędów — 10 i 5. godz. odbyło się na terenie Województwa 160 — na których wyszkolono do 7.000 osób.

Sprzęt OPG. Stanisławów 1. komplet sprzętu inspekt. OPG.

3. komplety sprzętu instrkt. OPG. ponadto każdy Komitet powiatowy posiada około 40 masek przeciwgazowych.

Na OPG. wydał Wojewódzki Komitet LOPP. w Stanisławowie w 10-leciu około 40.000 zł.

Pracę instruktorską i wyszkoleniową przeprowadzono przeważnie w ostatnim roku administracyjnym za prezesury Pana Inż. Leona Kuźmińskiego.

Jeżeli dodamy do tego kwotę 300.000 zł., którą Wojewódzki Komitet LOPP. w Stanisławowie odesłał za cały czas istnienia do Zarządu głównego, przedstawi się obraz pracy Wojewódzkiego Komitetu, dokonany przez ludzi dobrej woli przy poparciu Urzędów państwowych i samorządowych, wojskowych, Dyrekcji kolejowej, przy poparciu Komitetów powiatowych i całego szeregu ideowych pracowników.

Starosta Antoni Pajączkowski, Prezes Kom. Pow w Stanisławowie.



Starosta Wł. Skłodowski, prezes Komitetu Pow. w Kołomyi.



Inż. Włodzimierz Szuster, pr Kom. Pow. w Kałuszu.

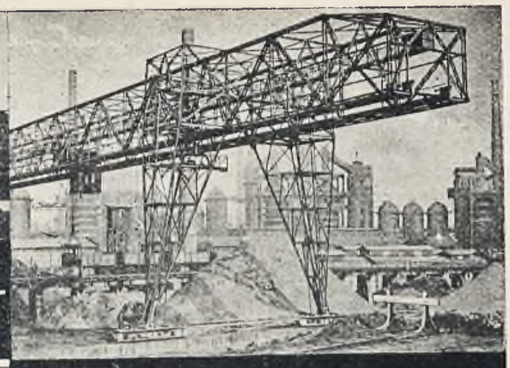


Wagon Obrony Przeciwgazowej Dyrekcji Stanisławowskiej.



Inż. Włodzimierz Dziekoński, prezes Pow. Kom. Kolejowego w Stanisławowie.



ŚLĄSKI KOMITET WOJEWÓDZKI

Liga Obrony Powietrznej Państwa istnieje na Śląsku od roku 1924. Pierwszy krok do jej utworzenia zrobiono w dniu 24.I 1924 r. Ówczesny wojewoda Śląski ś. p. Dr. Koncki, zwołał na ten dzień zebranie organizacyjne LOPP., na którym poruczono zorganizowanie Ligi na terenie Śląska b. staroście p. Dr. Potyce.

Niebawem przystąpiono do organizowania Komitetów Powiatowych, a te zkolei organizują na swych terenach Koła Miejscowe .

Zebrania organizacyjne Komitetów Powiatowych i Miejskich odbywały się następująco:

1)	dla m. Królewskiej Huty	17.X.1924 r.
2)	„ pow. Świętochłowice	26.III. „
3)	„ miasta Katowice	11.IV. „
4)	„ pow. Katowice	10.V. „
5)	„ „ Rybnik	15.VI. „
6)	„ „ Lubliniec	10.III „
7)	„ „ Pszczyna	27.IV. „
8)	„ „ Tarnowskie G.	30.IV. „
9)	„ „ Bielsko	24.IX „
10)	Wojew. Sekcji Kolejowej	7.X „

Na zebraniach tych zakładano Komitety Powiatowe i wybierano Zarządy, oraz delegatów do Komitetu Wojewódzkiego.

Wreszcie ostatni Komitet Powiatowy powstaje w Cieszynie w dn. 1.I.29 r.

Po dokonaniu tych prac organizacyjnych przystąpiono do stworzenia fundamentu finansowego organizacji. Z tego punktu widzenia zakładano Koła Miejscowe i placówki LOPP., werbowano do organizacji przedewszystkiem członków założycieli, których składkę wówczas ustalono na 50,— zł i członków rzeczywistych. Praca ta wśród społeczeństwa śląskiego znalazła należyte poparcie. W niedługim czasie stworzono podwaliny finansowe dla rozpoczęcia budowy lotniska na Śląsku.

Uzyskanie terenu pod budowę lotniska w okolicach przemysłowych Górnego Śląska, z uwagi na gęstość kominów fabrycznych i nierówności terenowe, napotykało na b. poważne trudności. Początkowo, za zgodą ówczesnego Min. Spraw Wojskowych, oraz D-cy O.K.K. V., uzyskano pod budowę lotniska wojskowy plac ćwiczeń w Panewniku. Zdjęcia niwelacyjne tego terenu wykazały jednak konieczność przesuwania większych mas ziemi, co połączone było z poważnemi kosztami i przekraczało zdolność finansową Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P.

Skutkiem tych trudności, po przeprowadzonych badaniach wstępnych, wybrano teren położony na połud.-wschód od m. Katowic, w odległości 1,9 km od dworca kolejowego w linji powietrznej, stanowiący własność Katowickiej Spółki Akcyjnej. Teren ten w kształcie kwadratu o wym. 750x750 m. do dokonaniu na połudn.-zachodniej jego części niewielkich prac niwelacyjnych, służyć mógł już jako lądowisko. Wymagał jednak zasadniczych prac niwelacyjnych, oraz drenarskich.

Zkolei przystąpiono do budowy lotniska na wyżej podanym terenie. Prace te, prowadzone systematycznie, zakończono w roku bieżącym, aczkolwiek komunikacja lotnicza na lotnisku katowickim odbywa się od 1.I. 1929 r., a mianowicie:

Na północno - zachodniej krawędzi terenu zbudowano kosztem ca 500.000.— zł zabudowania lotniska. Budynek ten przedstawia sią w ten sposób, że w środku wybudowano właściwy dom administracyjny, jednopiętrowy z wieżą, przeznaczony na mieszkania urzędnicze, pilotów i pokoje gościnne, po bokach znajdują się 2 symetryczne budynki parterowe. Jeden z nich t. j. od strony wschodniej przeznaczony jest na biura portu lotniczego, urzędy pocztowe, celne, policyjne i t. p., drugi od strony zachodniej, przeznaczony był początkowo na szkołę mechaników lotniczych, obecnie zaś urządzono w nim restaurację lotniczą. Budynek urządzony nowocześnie, we wszystkich jego częściach zaopatrzony jest w instalację wodną, elektryczną i centralne ogrzewanie. Od strony zachodniej lotniska wybudowano hangar z ogniotrwałych, względnie niepalnych materjałów, jak żelazo, blacha, cement, cegła, szkło i t. p. Posiada wymiary 25 x 41 i 10 m wysokości. Podłoga hangaru jest wybetonowana, dach konstrukcji przegubowej z wybetonowaną przestrzenią pomiędzy poszczególnemi dźwigarami i pokryty papą. Do południowej strony hangaru przybudowany jest warsztat mechaniczny. Warsztat ten wyposażony w wszelkiego rodzaju maszyny poruszane silnikami elektr., zbudowano dla celów naukowych przewidywanej szkoły mechaników lotniczych. Urządzenie warsztatu pochłonęło koszt zł 45.256,—. Obecnie oddano go do używania Aeroklubowi Śląskiemu, część zaś zostaje w użyciu P. L. L. „Lot". Tak hangar, jak i warsztat, posiadają oświetlenie elektr., oraz gęstą sieć gromochronów.

Ze szczególną troską Komitet wybudował stację benzynową w pobliżu hangaru. Stacja ta składa się z miejsca dopływu benzyny, dwuch dużych zbiorników o pojemności 20.000 litrów każdy, jednego małego zbiornika o pojemności 3.000 litrów, pompy odśrodkowej, poruszanej silnikiem elektr. i węża dla dopływu benzyny. Zbiorniki zabudowane są pod ziemią, a pompowanie z nich benzyny uskutecznia się zapomocą silnika elektrycznego.

Niemało pracy i funduszów pochłonęła rozbudowa terenu lotniska. Teren ten o powierzchni 56 ha na całej przestrzeni ulec musiał niwelacji, z uwagi na duże różnice poziomów i nierówności. Niwelację terenu zakończono — r. 1932, przyczem przesunięto ca 130.000 m^3 ziemi. Ponadto w latach 1930 — 1932 przeprowadzono prace drenerskie na terenie lotniska, zakładając w różnych głębokaściach 47.000 m. b. sączków. Przeprowadzony bowiem drenaż lotniska w r. 1927, z uwagi na wielką rozstawę i płytkie założenie sączków, nie odpowiadał swemu zadaniu i okazała się konieczność założenia gęstej sieci drenażu.

Aby mieć na każdy wypadek, bądźto roztopów śnieżnych, bądź deszczów ulewnych, bezwzględnie suche, trwałe i elastyczne podłoże, urządzono w środku lotniska wielkim nakładem pracy koło startowe o średnicy 200 m., oraz 3 drogi wypadowe w różnych kierunkach o długości dalsze 200 m.. Koło to zbudowane jest z 4-ch warstw różnej grubości wielkopiecowego żużlu i umożliwia start i lądowanie przy najwięcej rozmokłym terenie.

W r. 1932 zbudowano na wieży budynku administracyjnego latarnię lotniczą o sile 5.000 świec. Latarnia ta służy dla orjentacji pilotów w czasie lotów nocnych, wzgl. w dnie mgliste.

Ponadto Komitet Wojewódzki zakupił w r. 1931 grunt od firmy Giesche Sp. Akc. o wielkości 1,8 ha pod budowę radjostacji lotnicznej. Na gruntach tych wybudowaną została radjosetacja lotnicza o zasięgu 5.000 km.

Majątek Ligi na terenie Śląskiego Komitetu z końcem r. 1932, zgodnie z bilansem, wynosi zł 1.350.923,74.

Suma uzyskanych wpływów przez Komitet Wojewódzki i Komitety Powiatowe w czasie swego istnienia po dzień 31.XII. 1932 *wynosi zł 3.308.350,04.*

Z innych prac Komitetu na szczególną uwagę zasługują:

a) *Sport lotniczy.* W dziale tym Komitet w czasie istnienia wykazał wiele zainteresowania. W szczególności zaś zorganizował w r. 1931 pierwszy raid lotniczek polskich dokoła Rzeczypospolitej, zakupując na ten cel kosztem ca zł 54.000 dwa samoloty turystyczne P. Z. L. 5 w Państwowych Zakładach Lotniczych w Warszawie.

W tym też samym roku urządził Komitet teoretyczny kurs pilotażu przy pomocy oficerów 2 pułku lotniczego, jako wykładowców. Ponadto Komitett Wojewódzki wydatnie subwencjonował Aeroklub Śląski, bądź finansowo, bądźteż w naturze, oddając również do używania warsztat mechaniczny z całym urządzeniem i pomieszczenia w budynku lotniska dla redakcji „Lotnika'''', salę wykładową, mieszkanie instruktora i biur Aeroklubu. Każdorazowo przyczyniał się również Komitet do urządzenia konkursów i raidów lotniczych przez udzielanie subwencji i zakup nagród.

b) *Propadagnda:* Rozumiejąc doniosłość i znaczenie propagandy dla naszych celów, Komitet prowadzi wszelkiego rodzaju propagandę, że szczególnem natężeniem w czasie Tygodnia i Dnia Lotniczego. Szczególną uwagę przywiązywaliśmy do imprez lotniczo-gazowych, urządzanych b. często na tut. lotnisku przez Komitet Wojewódzki, a także przez poszczególne Komitety Powiatowe i Miejskie oraz Koła Miejscowe na swoich terenach. Prowadzoną też była akcja propagandowa przy pomocy odczytów z wyświetlaniem filmów i przeźroczy przez naszych prelegentów, propaganda prasowa, rozrzucanie ulotek z samolotów i t. p.

c) *Obrona przeciwlotniczo - gazowa:* Równolegle z innemi pracami programowemi prowadził Komitet intensywną pracę nad przygotowaniem ludności cywilnej do obrony przecwilotniczo-gazowej. Ze zrozumiałych powodów w sprawozdaniu niniejszym ograniczamy się tylko do ogólnych informacyj. Komitet Wojewódzki wyszkolił na centralnych kursach w Warszawie 4-ch inspoktorów oraz 19 instruktorów I. kat. o. p. gaz. Ponadto urządził kursy dla instrukrorów II i III. kat., oraz zaopatrzył wszystkie Komitety Powiatowe i Miejskie w zestawy sprzętu instruktorskiego. Instruktorowie przystąpili do pracy nad uświadomieniem ludności cywilnej, organizując szereg kursów informacyjnych i podinstruktorskich. Praca w tym zakresie prowadzona jest intensywnie i planowo, szczególniej zaś na terenie zakładów przemysłowych. Zauważyć wypada, że za pośrednictwem tut. Komitetu wszystkie zakłady przemysłowe mia rowo zaopatrują się w potrzebny sprzęt instruktorski do celów wyszkoleniowych.

Ś. p. Pułk. dypl.-Pil. Stanisław Jasieński, b. Dowódca 3 Grupy Aeronautycznej, b. członek Zarządu i przew. Wydziału Lotniczego Śl. Kom. Woj. L.O.P.P.



W związku z tą akcją Komitet Wojewódzki założył na terenie Katowic własny ośrodek propagandowy ze sprzętem o. p. gaz., na wzór „Ośrodka Propagandy L. O. P. P." w Warszawie i Poznaniu.

Jak z powyższego wynika, większość prac koło rozbudowy lotniska wykonano w latach ostatnich, a mianowicie: zdrenowanie całego terenu lotniska, zniwelowanie całego terenu lotniska, zakupienie gruntów pod radjostację, wybudowanie latarni lotniczej, przebudowa lewego skrzydła budynku na restaurację, budowanie dróg startowych i drogi do radjostacji, budowanie rowów odwadniających teren lotniska z zakładaniem kolektora.

Jednocześnie stwierdzić należy, że szereg innych prac programowych wykonano dużym nakładem pracy i funduszów w latach ostatnich. Z tych zaś na szczególniejszą uwagę zasługują prace w dziedzinie o. p. g., a więc tak wyszkolenie, jak i zaopatrzenie. Dział ten aż do r. 1930 nie był prowadzony. Również wysiłki Komitetu szły w kierunku popierania sportu lotniczego, jak to już powyżej zaznaczono, udzielając w latach 1930, 1931 i 1932 Aeroklubowi Śląskiemu poważnych subwencyj, tak w gotówce jak i w naturze.

W latach 1930 — 1932 zorganizowano na całym terenie Śląska wszystkie Koła Szkolne L. O. P. P., łączące w sobie dziesiątki tysięcy młodych ideowców L. O. P. P. Zdołano w tym czasie również zorganizować cały szereg Kół Miejscowych i zdobyto poważne liczby członków rzeczywistych. *Przesem Zarządu od roku 1929 jest p. Dr. Michał Grażyński, Wojewoda Śląski.*

Ś. p. Inż. Mieczysław Niebieszczański, b. pr. D. O. K. P. Katowice i Kolejowego Kom. L. O. P. P.





Wojewoda Śląski, dr. Michał Grażyński, Prezes Śl. Kom. Wojewódzkiego.

W skład Zarządu Śląskiego Komitetu Wojewódzkiego wchodzą:

Wice-Prezes: — Gen, Dr. Józef Zając D-ca 23 Dyw. Piechoty,
Sekretarz: — Tadeusz Stopczyński,
Skarbnik: — Dr. Juljan Zagórowski, Dyr. Polsk. Kop. Skarbowych.

Członkowie:

Dr. Witold Banaszkiewicz, Naczelnik Wydziału.
Dr. Wilhelm Seidler, Starosta w Katowicach.
Dr. Józef Potyka, Dyr. Spółki Brackiej w Tarnowskich Górach.
Dr. Adam Kocur, Prezydent miasta Katowice.
Wincenty Spaltenstein, Prezydent m. Królewskiej Huty.
Tadeusz Szaliński, Starostaw Świętochłowicach.
Jan Koj, Burmistrz m. Mikołowa.
Edmunt Wąsik, Wicedyrektor D. O. K. P.
Dr. Zygmunt Robel Nacz. Wydziału Wojskowego.

Zast. Członków:

Dr. Józef Duda, Starosta.
Stanisław Murek, urzędnik D.O.K.P.
Jan Wyglenda, Starosta.
Dr. Tadeusz Karczewski, Burmistrz.

Członk. Koopt.:

Inż. Majewski Stanisław, Wicedyr. Wyższ. Urzędu Górniczego.
Dr. Ludwik Ręgorowicz, Naczelnik Wydziału Oświec. Publiczn.

Zarząd Komitetu Wojewódzkiego tworzy wydziały lotniczy i o. p. gaz. Wydziałowi Gazowemu przewodniczy p. Dr. Nacz. Robel, zaś Lotniczemu przewodniczył ś. p. pułk. Stanisław Jasiński. Obecnie miejsce jego zostanie uzupełnione nowym Dowódcą III Grupy Lotniczej.

KOMITETY NA PRAWACH POWIATOWYCH L.O.P.P.

1) Wojewódzka Sekcja Kolejowa jest najsilniejszym Komitetem Powiatowym na terenie Wojew. Śląskiego. Powstała, dzięki inicjatywie ówczesnego Prezesa D.O.K.P. p. Inż. Rucińskiego, w dn. 7 październ. 1924 r. W Komitecie tym zorganizowanym jest 11 Sekcyj powiatowych, oraz 105 Kół Miejscowych, czyli wszystkie miejsca służbowe, o łącznej ilości członków rzeczywistych 16.000, t.



Tadeusz Stopczyński, sekr. S. Kom. Woj.



Dr. Juljan Zagórowski, skarb. Kom. Woj. i pr. Kom. Miej. w Król.-Hucie.

j. cały personel kolejowy podległy tut. D.O.K.P. podkreślić tu należy niezwykłą ofiarność kolejarzy śląskich, dzięki której Liga w znacznej mierze urzeczywistniła dotychczasowe prace propagandowe na tut. terenie. Z pośród wielu innych sprawie L.O.P.P. szczególnie zasłużyli się pp.: Inż. Dobrzycki i ś. p. Inż. Niebieszczański. Suma składek wniesiona do Komitetu Wojewódzkiego i Zarządu Głównego po dzień 31.XII. 1932 wynosi zł. 727.917.24.

2) Komitet Miejski Katowice. Akcja organizacyjna i propagandowa Komitetu miejskiego ściśle łączy się z pracami Komitetu Wojewódzkiego. Należy on do czołowych Komitetów, tak pod względem ilości członków, jak i zebranych funduszów, przyczem szczególną aktywność wykazał w latach ostatnich. Dzięki sumiennej pracy Zarządu z prezesem, p. prezydentem Dr. Kocurem, Komitet ten zdołał zorganizować na terenie miasta 21 Kół Miejscowych oraz 38 Kół Szkolnych. W ten sposób wszystkie szkoły na terenie Katowic posiadają placówki L.O.P.P., w których zorganizowano 4.669 członków popierających. Liczba członków rzeczywistych w Kołach Miejscowych wynosi 3.183. Cyfry powyższe dobitnie świadczą o żywotności tego Komitetu. Prezes Komitetu p. Dr. Kocur opiekuje się gorliwie placówkami naszemi, chętnie służy nam pomocą dla uskutecznienia naszych starań i zamierzeń. Sekretarzem Komitetu jest p. Insp. Ludwik, długoletni sekretarz Komitetu Wojewódzkiego.

3) Komitet Miejski Królewska Huta powstał w dniu 17.X. 1924 r. Komitet ten należy do najruchliwszych i najlepiej zorganizowanych. Posiada 6 Kół Miejscowych, oraz 32 Kół Szkolnych, w których zorganizowano łącznie w dniu 31.XII. 1932, 54 członków założycieli, 2.249 członków rzeczywistych oraz 2.647 członków wspierających. Ofiarne zasługi dla jego organizacji ponieśli w pierwszym rzędzie pp.: Burmistrz Dombek, Nacz. Sądu H. Damm, Dyr. Niciewicz, Dyr. Kozieł, Inż Rieger, Mjr. Szonowski, Prezydent Spaltenstein, oraz Dyr. Dr. Juljan Zagórowski, założyciel i dotychczasowy Prezes tego Komitetu. Troskliwie prowadzona od początku istnienia tego Komitetu akcja propagandowa, spowodowała, że ilość członków i dochody Komitetu, mimo wzmożonego kryzysu się zwiększyły, a w r. 1932 Komitet uzyskał ponad 1.000 nowych członków rzeczywistych. W czasie istnienia wniósł do Komitetu Wojewódzkiego swoje wpływy, w sumie *zł. 22.910.97*.

4) Komitet Powiatowy L.O.P.P. Katowice również należy do czołowych Komitetów powiatowych na terenie Śląska, dzięki należytemu docenianiu ważności naszej organizacji dla dobra Państwa przez jego Zarząd, oraz Zarządy poszczególnych Kół. Komitet ten powstał w dniu 10 maja 1924, przyczem podnieść musimy ofiarne zasługi poniesione dla Ligi przez pp.: starostę Dr. Seidlera, założyciela i dotychczasowego Prezesa, Dr. Reszkę, insp. Dominę, insp. Pierończyka, insp. Bąka, Barciszewskiego, nacz. Siwego i wielu innych. Organizacyjnie postawiony jest wzorowo, posiada 26 Kół Miejscowych (t. zn. we wszystkich miejscowościach powiatu), 46 Kół Szkolnych o łącznej liczbie członków 19 dożywotnich, 4.210 rzeczywistych, oraz 6.297 członków popierających. W ostatnich czasach Ko-

Starosta Tadeusz Szaliński, czł. Zarz. Kom. Woj.



Dr. Józef Potyka, założyciel i długoletni prezes Śl. Kom. Woj.



Dr. Józef Duda, b. starosta Bielski, założyciel Kom. Powiat.



Dyr. T. Adamski, skarbnik Kom. Pow. w Bielsku.



Dr. Wilhelm Seidler, starosta Katowicki, założyciel Kom. Pow.



Starosta Władysław Bocheński, prezes Kom. Pow. w Bielsku.



B. Starosta, Dr. Kisiała. założyciel Kom. Pow. w Cieszynie.



mitet ten pozyskał nowych członków w liczbie ponad 1.200. Do Komitetu Wojewódzkiego w czasie istnienia t. j. per 31.XII.32 wniósł udział *w sumie zł. 227.466.68.*

5) Komitet Powiatowy Świętochłowice fiarnej pracy wielu działaczy społecznych powstał w dniu 26.III.1924 r. dzięki omiędzy innymi byłego starosty, D-ra Potyki, założyciela i długoletniego Prezesa Komitetu Wojewódzkiego. Mimo, że Komitet ten pracuje na terenie części przemysłowej G. Śląska, szczególnie dotkniętej kryzysem gospodarczym, skutkiem wytężonej akcji propagandowej obecnego Zarządu z Prezesem p. Starostą Szalińskim na czele, akcja L.O.P.P. nie doznaje uszczerbku, lecz wykazuje stale znaczną aktywność pod każdym względem. Na terenie Powiatu Świętochłowice istnieje należycie zorganizowanych 17 Kół Miejscowych, oraz 52 Kół Szkolnych LOPP. Wniesiona gotówka do Komitetu Wojewódzkiego wynosi łączną sumę *zł. 179.070.47.*

6) Komitet Powiatowy Rybnik posiada w dobie obecnej 42 Kół Miejscowych, oraz 60 Kół Szkolnych, do których należy 27 członków dożywotnich, 2.129 członków rzeczywistych, oraz 3.167 członków wspierających. Cyfry te świadczą o nader intensywnej pracy Zarządu z prezesem, p. Starostą Wyglendą, na czele. Wyniki pracy z roku na rok ulegają zmianie na lepsze. Pierwszym prezesem i założycielem Komitetu był p. starosta Aleksy Troska, ponadto zasłużyli się sprawie LOPP na terenie tego Komitetu między innemi pp.: V-starosta Dr. Olszewski, V-starosta Dr. Łukowiecki, Dyr. Szymański, Augustyn Otrzonsek, dotychczasowy sekretarz p. Lewandowski, oraz wielu innych. Założenie Komitetu nastąpiło w dniu 15.IV. 1924 r. Działalność tego Komitetu doszła w r. 1932 do dalszego rozwoju, organizując szkolnictwo i założenie nowych placówek. Wniesiona gotówka do Komitetu Wojew. wynozi zł. ***111.373,45.***

7) Komitet Powiatowy Pszczyna założony został w dniu 16.IV.1924, dzięki ofiranej pracy jego założycieli z ówczesnym starostą p. Dr. Lerchem jako pierwszym prezesem na czele. W roku sprawozdawczym 1932 wykazuje on 22 Kół Miejscowych, oraz 38 Kół Szkolnych o łącznej liczbie członków 1.340 rzeczywistych i 1.951 wspierających. Ponieważ Powiat ten należy do czysto rolniczych, praca organizacyjna L.O.P.P. w terenie napotyka na poważne trudności. Zarząd obecny tego Komitetu, z p. prezesem starostą Drem Jaroszem na czele, by utrzymać dotychczasowy stan posiadania, a nawet w wielu wypadkach zmienić go na lepsze, wykazał maksimum starań i ofiarnej pracy dla dobra Ligi. W r. 1932 zanotowano powstanie 6 Kół Miejscowych i 13 Kół Szkolnych. Szczególną żywotnością odznaczają się Koła w Mikołowie, Murckach i Tychach. Wniesiono gotówkę zł. ***60.098,08.***

8) Komitet Powiatowy Bielsko. Założenie tego Komitetu nastąpiło w dniu 24.IX.1924 dzięki inicjatywie p. starosty D-ra Dudy, długoletniego prezesa tego Komitetu i działacza społecznego. Ponadto gorliwą pracą i zasługami przyczynili się do założenia i ugruntowania naszej organizacji na terenie powiatu bielskiego między innymi pp.: Dyr. Adamecki, dotychczasowy Skarbnik, lekarz wet. Popiołek, Dr. Burda, Inż. Wolfgang Burmistrz Pongratz, Dr. Sporysz, Dyr. Jerzy Stonawski, Dr. Kiesewetter, Dyr. Szczęsny — Kobylański, Insp. Matusiak, Dr. Medwecki. Komitet bielski posiada w obecnej dobie zorganizowanych 30 Kół Miejscowych oraz 27 Kół Szkolnych o łącznej liczbie 1.477 człon. rzeczyw. oraz 2.539 popierających. Dzięki ofiarnej życzliwości i niestrudzonej pracy Zarządu, z p. Dr. Bocheńskim jako prezesem na czele, akcja LOPP na terenie powiatu wykazuje znaczne postępy pod każdym względem. Na terenie Komitetu Powiatowego w Bielsku Wojew. Komitet rozpoczyna w r. bieżącym budowę lotniska. Wniesiono gotówkę zł. 76.206.75.

9) Komitet Powiatowy L.O.P.P. w Cieszynie powstał w dn. 1.I.1929 r. Założycielem i pierwszym prezesem był p. starosta Dr. Kisiała. Dzięki jego życzliwości akcja Ligi na terenie powiatu cieszyńskiego pięknie się rozwinęła. Ponadto wiele pracy i trudów ofiarowali sprawie Ligi pp.: Dr. Zagóra, Kolarz, Dr. Brzostyński i wielu innych. Komitet ten, aczkolwiek terytorjalnie najmniejszy, jest nader ruchliwy i żywotny, zasługujący na podkreślenie. Obecnie Prezesem Komitetu jest p. starosta Kutzner. Społeczeństwo na terenie tego Komitetu ustosunkowuje się do akcji LOPP b. przychylnie. Posiada zorganizowanych 16 Kół Miejscowych, oraz 9 Kół Szkolnych, w czem 1.461 członków rzeczywistych i 968 członków popierających.

11) Komitet Powiatowy Tarnowskie Góry posiada 14 Kół Miejscowych oraz 33 Kół Szkolnych. Łączna liczba członków wynosi 924 rzeczywistych, oraz 1.343 popierających. Prezesem Komitetu jest p. starosta Dr. Korol, wielce oddany sprawie L.O.P.P. Ludność rolnicza tego powiatu jest naogół mniej ofiarną dla haseł Ligi, aniżeli w powiatach przemysłowych. W ostatnim roku Komitet wykazał znaczne postępy na polu organizacji nowych Kół i werbowaniu nowych członków, co z uznaniem podkreślić należy.

11) Komitet Powiatowy Lubliniec powstał na terenie Śląska jako jeden z pierwszych w dniu 10.III.1924. Podobnie jak poprzedni, pracuje na terenie czysto rolniczym. Wytrwała i mozolna praca Zarządu z p. starostą Biolikiem, przyczyniła się do ugruntowania naszej organizacji na terenie powiatu. Nie możemy na tem miejscu pominąć zasług p. D-ra Łukowieckiego, V-starosty, obecnie pracującego w dalszym ciągu dla dobra Ligi na terenie pow. rybnickiego, dalej p. insp. Hollka, oraz wielu innych. Posiada obecnie 21 Kół Miejscowych, oraz 45 Kół Szkolnych, o łącznej liczbie członków 2.312.


Port lotniczy Śląskiego Komitetu Wojewdzkiego L. O. P. P. w Katowicach.

Tarnopolski Komitet Wojewódzki



Wicewojewoda Kazimierz Dziewałtowski-Gintowt, pr. Kom. Woj.

Komitet Wojewódzki LOPP. utworzony został w Tarnopolu w roku 1924, jako oddział powstałej w Warszawie Ligi Obrony Przeciwgazowej. Na mocy uchwały zebrania obywatelskiego, reprezentowanego przez wszystkie warstwy społeczeństwa, powołany został do życia początkowo Komitet Tymczasowy, przekształcony z początkiem roku 1926 na statutowy Komitet Wojewódzki, na którego czele stanął Zarząd z ówczesnym Wojewodą Tarnopolskim Zawistowskim, jako Prezesem, Wicewojewodą Siedleckim, jako Vice Prezesem, oraz Dr. Czyrskim, jako sekretarzem.

Z początkiem 1927 roku przewodnictwo Komitetu obejmuje V-Wojewoda Stanisław Siedlecki, a w marcu 1930 roku wybrany zostaje Prezesem Komitetu V-Wojewoda Tarnopolski Kazimierz Dziewałtowski - Gintowt, który godność tę piastuje do dnia dzisiejszego.

Od początku swego istnienia Komitet wszczął intensywną akcję wśród społeczeństwa Województwa Tarnopolskiego ideą LOPP. — a zarazem przystąpił do dla zainteresowania najszerszych warstw jednania członków, organizowania kół i Komitetów Powiatowych, jak również do zbiórki funduszów niezbędnych do realizacji zadań Ligi.

Już z końcem roku 1926 z inicjatywy Komitetu Wojewódzkiego powstaje 17 Komitetów Powiatowych, obejmujących 100 kół i 4.000 członków, w roku 1928 liczba ta wzrasta do 191 kół i 7.958 członków— w roku 1929 istnieje na terenie Województwa ponad 400 kół i około 20.000 członków — w roku 1930 i 1931 liczba członków dochodzi do 22.000 osób — w roku 1932 Komitet liczy już 811 kół i 48.280 członków w tem 36.600 członków z pośród młodzieży szkolnej.

Ten znaczny przyrost członków w roku 1932 zawdzięcza Komitet przychylnemu stanowisku Kuratorjum Okręgu Szkolnego Lwowskiego, które akcji LOPP. w szkołach przy organizowaniu kół udzieliło nader wydatnego poparcia.

Komitet Wojewódzki starał się również od początku swego istnienia w akcji propagandowej dotrzeć do wsi i w tym celu uruchomił ekspedycję filmową, która objeżdżając teren Województwa wyświetlała filmy propagandowe, zaznajamiając ludność wiejską z rodzajem działalności LOPP.

W wyniku tej akcji zorganizowano szereg kół wiejskich, liczących dziś 3.519 członków z pośród włościan. Zainteresowanie Ligą wzrasta na wsi z roku na rok, dzięki intensywnej akcji Komitetów Powiatowych w tym kierunku.



Dr. Ignacy Czyrski, wiceprezes Kom. Woj.



O wybitnej działalności Ligi na terenie Województwa Tarnopolskiego poza osiągniętą ilością członków świadczy również fakt, że po czteroletniem zaledwie istnieniu, Komitet Wojewódzki po opłaceniu Zarządowi Głównemu statutowych należności, posiadał z uzbieranych składek członkowskich fundusz rezerwowy w kwocie 100.000 zł., który pomimo znacznych inwestycji w latach 1930 — 1932 stale się powiększa.

Zyskawszy należyte zrozumienie wśród społeczeństwa, Komitet Wojewódzki po ugruntowaniu się organizacji w terenie przystąpił w roku 1931 do reorganizacji Zarządów Komitetów Powiatowych, wprowadzając jednolitą administrację biurową i kasową, oraz przeprowadzając lustrację wszystkich Komitetów Powiatowych, celem zapoznania się z warunkami pracy Komitetów i ich potrzebami, ujednostajnienia programów działalności oraz nawiązania ściślejszego kontaktu z placówkami LOPP.

Rozrastający się stale zakres działalności i zagadnień Ligi spowodował Komitet do utworzenia wydziałów specjalnych a to: 1) gazowego dla spraw obrony przeciwgazowej, 2) lotniczego z sekcją szybowcową — dla spraw lotniczych i sportu lotniczego.

Z wiosną 1931 roku został zaangażowany fachowy Inspektor OPLG., któremu powierzono przeprowadzenie tych zagadnień w dziedzinie OPLG. w terenie.

O ile chodzi o sprawy lotniskowe, to Komitet Wojewódzki licząc się z potrzebą uruchomienia jaknajwiększej ilości lotnisk w kraju, od pierwszych lat istnienia dążył do zrealizowania programu rozbudowy lotnisk na terenie Województwa Tarnopolskiego.

W wyniku tej akcji po kilkunastu żmudnych pertraktacjach nabył Komitet w roku 1931 za kwotę 60.000 zł. obszar gruntów w Brodach, którego konfiguracja terenowa nie wymagała prawie żadnych prac niwelacyjnych, stanowiąc wyborny teren lotniskowy. Z wiosną 1933 roku lotnisko po oznakowaniu zostanie oddane do użytku publicznego.

W roku 1932 urządzone zostało również w Czortkowie lądowisko dla samolotów turystycznych, a obecnie Komitet przeprowadza pertraktacje o nabycie terenów pod lotnisko w Brzeżanach. Również na mocy uchwały Ogólnego Zgromadzenia Komitet przy współudziale Samorządu Powiatowego przystąpił do budowy lotniska w Tarnopolu.

Dbając o rozwój sportu lotniczego współpracuje Komitet z Lwowskim Aeroklubem Akademickim, dla którego poza udzielanemi subwencjami zakupił dla ce-



Dyr. Juljusz Adamski, b. prezes Kom. Pow. w Rohatynie.



Prof. I. Schlesinger, sekr. Kom. Pow. w Rohatynie.



Bugno Alfred, prezes Koła Miej. w Tyśmienicy.



Starosta Rusiński Antoni, Kom. Pow. Żydaczów.



Wolański Filip, sekretarz Komitetu Pow. w Tłumaczu.

lów wyszkoleniowych awionetkę turystyczną.

Mając na uwadze doniosłe znaczenie szybownictwa dla rozwoju lotnictwa, Komitet Wojewódzki po przeszkoleniu Instruktora w Bezmiechowej, uruchomił w roku 1932 w miescowości Kowalówka w powiecie buczackim, kurs pilotażu szybowcowego, na którym dokonano szeregu udatnych lotów uzyskując kategorję A i B. Z wiosną 1933 r. uruchamia Komitet pod przewodnictwem upoważnionego przez Min. Kom. Instruktora kurs pilotażu szybowcowego.

Szczególną opieką otaczał Komitet modelarstwo, organizując szereg kursów oraz zakładając modelarnię w szkołach średnich i powszechnych.

Poza programową pracą lotniczą, Komitet przeprowadził intensywną działalność w dziedzinie OPG. polegającą na przygotowaniu i uświadomieniu społeczeństwa do biernej i czynnej obrony dziedzinie p cy bardzo poważne rezul- przeciwgazowej i lotniczej, osiągając w tej taty.

W roku 1931 na 38 kursach przeszkolono przeszło 700 osób, w roku 1932 na 260 kursach przeszkolono 6.226 osób w tem 2.210 nauczycieli szkół powszechnych.

Komitety Powiatowe zostały zaopatrzone w sprzęt OPLG. kosztem 55.200 zł.

Celem przeprowadzenia wśród ludności propagandy LOPP., oraz wykazania doniosłości zadań przeprowadzanych przez Ligę w obronie przeciwgazowej, zorganizowany został we wrześniu 1932 roku pokaz napadu gazowego i obrony, w którym brały udział specjalnie przeszkolone drużyny OPG. oraz cała ludność miasta odpowiednio przygotowana.



Starosta Świątkowski Rudolf, prez. Kom. Pow. w Tłumaczu.

W związku z tym pokazem przeprowadzono szereg kursów i wieców dla wszystkich warstw społeczeństwa, podczas których prelegenci wykazując całą grozę napadu gazowego, pouczali równocześnie o środkach zaradczych i obronnych.

Przeprowadzając przeszkolenie nauczycielstwa Inspektorat OPLG. Komitetu Wojewódzkiego zaopatrywał zakłady szkolne w komplety bibljoteczek gazowych, rozdając bezpłatnie 961 kompletów war-

Walne Zgromadzenie Komitetu Wojewódzkiego.





Maski przeciwgazowe na pokazie w Tygodniu Lotniczym.

tości 9610 zł., uzupełniając ponadto bibljoteczki popularnymi odczytami redagowanymi i wydawanymi przez Komitet.

Dla celów doświadczalnych i badań użyteczności sprzętu utworzono przy Inspektoracie OPLG. laboratorjum doświadczalne, w którem pod fachowem kierownictwem inżyniera — chemika produkowano dla potrzeb Komitetu świece pokazowe oraz nieszkodliwe gazy, imitujące gazy bojowe.

Przedstawiony powyżej dorobek Komitetu w okresie X-lecia istnienia Ligi jest tylko częścią ogólnego programu LOPP., którego wykonania podjął się Komitet na terenie Województwa Tarnopolskiego.

W dalszej swej pracy Komitet będzie dążył by idea rozbudowy „Silnego lotnictwa polskiego" i zabezpieczenia Państwa przed niebezpieczeństwem wojny gazowej znalazła należyty oddźwięk w nopolskiego.

Coraz silniej wpajane przekonanie o doniosłości i znaczeniu prac Ligi, daje rękojmię, że Komitet Wojewódzki w całości przeprowadzi zadanie jakiego podjął się wobec Państwa — tembardziej, że społeczeństwo śledząc pilnie od kilku lat rozwój i działalność Komitetu zdołało już ocenić znaczenie Ligi dla Państwa i coraz tłumniej garnie się do szeregów LOPP.



Kurs O. P. G. dla nauczycieli szkół powszechnych w Tarnopolu.



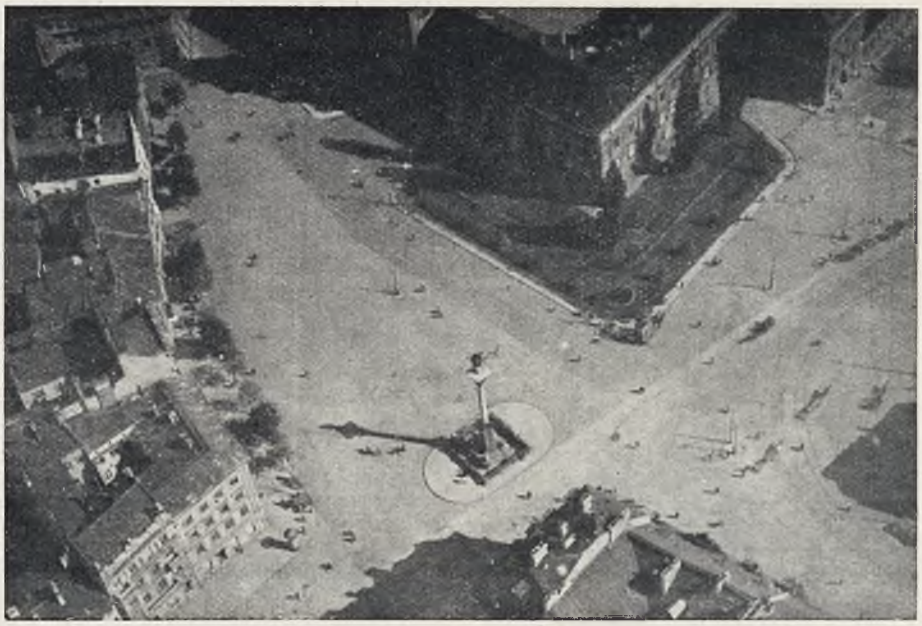


Kurs O. P. L. G. dla Policji Państwowej.
Kurs obserwacyjno-meldunkowy w złoczewskiem gimnazjum koedukacyjnem.

Pochód Kół Szkolnych L. O. P. P.



WARSZAWSKI KOMITET WOJEWÓDZKI



I-szy Zarząd Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P.

Prezes p. Zygmunt Beczkowicz, Vice-Wojewoda Warszawski,

I v-Prezes p. Stanisław Okulicz-Starosta Warszawski,

II v-Prezes p. Tadeusz Tomanowski — Komendant P. P. Woj. Warsz.,

Skarbnik p. Tadeusz Sułowski — Dyrektor Banku Ziemiańskiego,

Sekretarz p. Wacław Majewski,

Członkowie: p. Antoni Anusz — Poseł na Sejm Rzplitej, p. Kazimierz Dobrowolski — Poseł na Sejm Rzplitej, p. Franciszek Godlewski — Nacz. Wydz. Bezp. Publ. Woj. Warsz., ks. Marceli Nowakowski — Poseł na Sejm Rzplitej, p Józef Śleszyński — Naczelnik Wydz. w Minist. Pracy i Opieki Społecznej, dr. Roman Wybranowski — Urzędnik Warsz. Urzędu Woj.

Zarząd Warszawskiego Komitetu Wojewódzkiego rozpoczął swą samoistną działalność od dn. 1 stycznia 1925 roku.

Do tego terminu Komitet Wojewódzki przeprowadzał swą akcję łącznie z Komitetem Stołecznym.

Z podziału majątku przypadło Warszawskiemu Komitetowi Wojewódzkiemu gotówką zł. 146.260.— oraz w ruchomościach samochód półciężarowy „Mathis".

Z chwilą zorganizowania własnego biura, t. j. od dnia 8 maja 1925 roku, działalność Komitetu Wojewódzkiego poczęła się rozwijać sprężyściej.

W latach od 1925 do 1932 prócz osób, podanych w składzie pierwszego Zarządu Warszawskiego Komitetu Wojewódzkiego brały udział w pracach Zarządu jeszcze następujące osoby, wybrane przez Ogólne Zgromadzenia:

Ś. p. Sen. Bojanowski, Starosta Boxa-Czekanowski, Poseł Czerniewski, Inż. Filipowski, Wizyt. Gadomski, Pprok. Goettel, Pos. Kosmowska, Radca Kowalczewski, Gen. Konarzewski, Dyr. Kuczyński, Kpt. Lis - Błoński, Kurator Miklaszewski, Płk. Moniuszko, Wizytator Morawski, Pos. Niedziałkowski, Nacz. Ostrowski, Nacz. Przybyszewski, Dyr. Rozwadowski, Ś. p. Płk. Sendorek, Wojew. Sołtan, Mec. Strzałkowski, Pos. Staniszewski, Pos. Śledziński, Inż. Sommer, Mjr. Sypniewski, Inż. Szaniawski, Nacz. Terlecki, Prezes Tomkiewicz, Wojew. Twardowa, Red. Wakar, Mec. Wawrzyniecki, Ppłk. Wiedeń, Prezes Zaidler, V-Wojew. Żbikowski.



Samolot „Skraba", zbudowany przy subwencji Kom. Woj. L.O.P.P.

Prezes Zarządu Kom. Woj., wicewojewoda Włoskowicz.



W skład Komisji Rewizyjnej wchodzili:

Nacz. Berkan, Borkowski, Dębski, Esmanowski, Mec. Głębocki, Sen. Gruetzmacher, Radca Kowalczewski, Makowski, Radca Mleczko, Ołpiński, Nacz. Przybyszewski.

W roku 1932 w okresie reorganizacji Warszawskiego Komitetu Wojewódzkiego funkcję Zarządu pełnił, jako Komisarz płk. inż. Kazimierz Moniuszko.

W okresie sprawozdawczym Ogólnych Zgromadzeń odbyto:

Programowo-budżetowych	9
Sprawozdawczych	8

Samolot „Hanriot", ufundowany przez Policję Państw. Woj. Warszawskiego.



Prócz Zgromadzeń Ogólnych odbyto 9 konferencyj pp. Prezesów względnie Delegatów Komitetów Powiatowych przeważnie w sprawach L.O.P.P.

Pełne Zarządy obradowały 67 razy, a nadto Prezydja Zarządów odbyły 53 posiedzenia.

Praca Warszawskiego Komitetu Wojewódzkiego wymaga wielu wyjazdów w sprawach organizacyjnych i prac O. P. L. G. Wyjazdów takich w okresie sprawozdawczym przeprowadzono 470.

Na terenie Komitetu Wojewódzkiego istnieje 24 Komitety Powiatowe, z czego 23 Komitety, pokrywające wszystkie powiaty Województwa Warszawskiego oraz 1 Komitet Miejski na prawach powiatowego w Żyrardowie.

Kół Miejscowych jest 341 ze stanem członków rzeczywistych 15.237. Kół Szkolnych 334 ze stanem członków popierających 18.530. Członków dożywotnich 19. Ogólna ilość członków 33.786

Podany stan członków rzeczywistych nie odzwierciadla całkowicie ilości członków L.O.P.P. na terenie Województwa Warszawskiego, wielu z nich bowiem zamieszkujących w miejscowościach podwarszawskich, wpłaca składki do Kół stołecznych istniejących przy biurach warszawskich. Również około 2.000 członków jest zorganizowanych w Kołach należących do Komitetu Stołecznego, nie przekazanych jeszcze w myśl podziału terytorjalnego do właściwego sobie Komitetu Powiatowego Warszawskiego.

Samolot „Aviata", ufundowany przez Komitet Powiatowy L.O.P.P. w Płocku.



Propaganda prowadzona była za pomocą prasy prowincjonalnej i stołecznej, oraz radja, wczasie t. zw. chwilek lotniczych. Artykułów w prasie ogłoszono



Poświęcenie samolotów „Kujawiak i „Sołtan", ufundowanych przez pow. Włocławski.

793. Druków i odezw wydano 570.000. Na terenie Komitetu Wojewódzkiego prelegenci Komitetu Wojewódzkiego, względnie prelegenci Komitetów Powiatowych wygłosili:

Odczytów słownych 920 słuchaczy 109.800.

Odczytów z przezroczami 886 słuchaczy 120.500;

Odczytów z filmami 386 słuchaczy 78.500;

Odczytów prelegentów czołówki Komitetu Wojewódzkiego 284 słuchaczów 114.500;

Razem odczytów 2.476 słuchaczy 423.300.

Odczyty propagandowe spełniają częstokroć rolę dorywczego szkolenia ludności cywilnej w obronie przeciwgazowej.

Czołówka propagandowa zaopatrzona jest w latarnię projekcyjną, eksponaty i sprzęt O. P. G. Często również czołówka zabiera ze sobą aparat kinematrograficzny i filmy propagandowe.

W wielu miejscowościach demonstrowany był propagandowy wagon obrony przeciwgazowej, który zwiedziło 10.800 osób.

W latach od 1925 do 1929 Warszawski Komitet Wojewódzki posiada własną liczną eskadrę, a mianowicie:

Typ płatowca	Typ silnika	Moc
1. Hanriot H. D. 28	Le Rohne	80
2. " " "	" "	"
3. " " "	" "	"
4. Aviata Stahlmarkwerke	Mark	55
5. „Skraba"	Salmon	40
6. Morane	Le Rhone	80
7.	" "	"

Nazwa	Ofiarodawca
„Kujawiak„	Włocławek
„Sołtan"	"
„Tomanowski"	Policja Woj. Warsz.
„Płock"	Płoch
Bez nazwy	
„Rypin" I	Rypin
„Rypin" II	"

Ponadto w administracji Komitetu Wojewódzkiego były następujące samoloty innych jednostek organizacyjnych LOPP. oddane do użytku Komitetowi Warszawskiemu:

Typ płatowca	Typ silnika
1. Potez VIII	Anzani
2. F. B. A. Benz Schreck	Hispano Suiza
3. Albartos B2	Mercedes-Benz

Moc	Nazwa
75	Bez nazwy
180	„Lublin"
100	Bez nazwy

Roboty ziemne na lotnisku w Płocku.



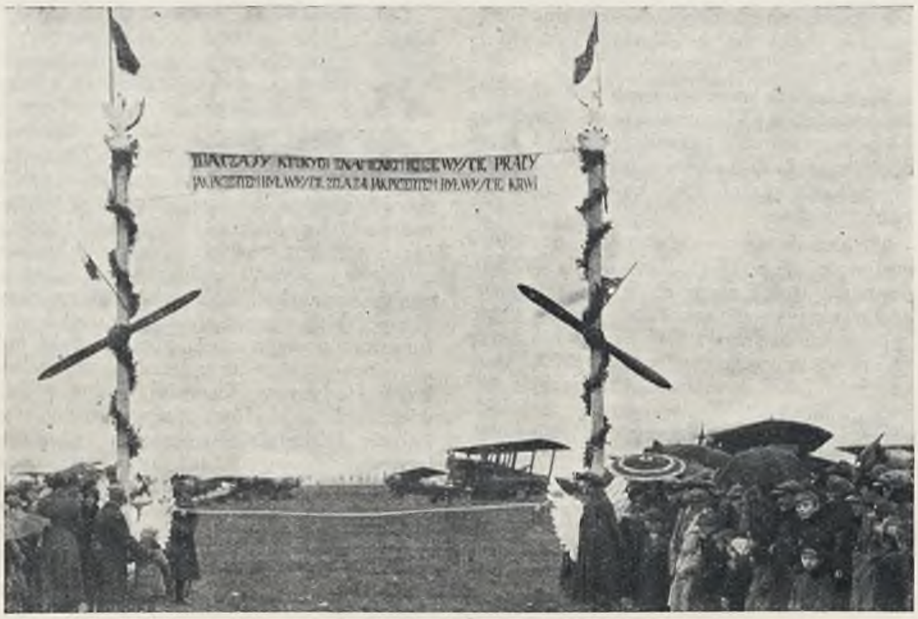
Na samolotach Warszawskiego Komitetu Wojewódzkiego odbyło loty w roku 1925 — 8 pilotów, w roku 1926 — 4 pilotów, w roku 1927 — 6 pilotów, w roku 1928 — 5 pilotów i w roku 1929 — 3 pilotów.

Lotów szkolnych i propagandowych wykonano 643, lotów pasażerskich 2.643. Loty trwały 751 godzin w czasie którym samoloty przeleciały 60.573 klm.

Komitet Wojewódzki brał czynny udział w budowie lotnisk i lądowisk. Na budowę lotniska na Okęciu w latach 1926 i 1927 wyasygnował sumę zł. 40.000.

W roku 1927, 1928 i 1929 Komitet Wojewódzki wydał zł. 16.379 23 gr. na budowę lądowiska w Krubinie pod Ciechanowem.

Na budowę lotniska w Płocku w latach 1931 i 1932 wydał zł.: 63.433.70. Lotnisko płockie zostało oddane do użytku w dniu 6.XI. 1932 r., o jego stanie świadczyć może fakt, że w dniu otwarcia mimo złych warunków atmosferycznych przybyło do Płocka 22 samoloty. W liczbie tej znajdowały się również samoloty typów ciężkich. Płockie lotnisko zostało w 80 proc. wykończone, reszta prac prowadzona będzie w tempie już wolniejszym, aż do zupełnego wykończenia.



Brama wejściowa na lotnisko L.O.P.P. w Płocku, wzniesiona na otwarcie lotniska.

W latach 1926, 7, 8, 9, Komitet Wojewódzki zorganizował 4 roczne kursy dla pomocniczych mechaników lotniczych. na które uczęszczało 210 słuchaczy. Z ukończenia kursu wydano świadectw 116. Wspomniane kursy przeprowadzono kosztem zł. 75.646,25 gr.

W latach 1925, 6, 7, wydano subwencji na budowę Instytutu Aerodynamicznego przy Politechnice Warszawskiej na sumę zł. 144.391,68 gr.

Na szkolenie pilotów w roku 1925 wydano sumę zł. 54.550.

Na budowę pomnika ku czci poległych

lotników w Warszawie w latach 1927 i 1928 wyasygnowano sumę zł. 6.257,62.

W latach 1925, 6, 7, udzielono konstruktorom samolotów subwencji w sumie zł. 27.125.

W roku 1925 przekazano I Pułkowi Lotniczemu 2 samoloty Rypin I, Rypin II, typu Morane, silnik Le Rhone 80 KM, wartości zł. 72.461,59 gr.

W roku 1928 przekazano Aeroklubowi Akademickiemu Warszawskiemu samolot typu „Aviata" wartości zł. 13.648 w tym samym czasie przydzielono również temu Aeroklubowi samolot Potez VIII.

W roku 1930 przekazano Aeroklubowi Warszawskiemu pozostałe samoloty i warsztaty naprawy, wartości zł. 67.238.10.

Kursy modelarskie w szkoałch przeprowadzano w latach 1926, 7, 8, 9, 30 w Skierniewicach, Przesnyszu, Kutnie, Żychlinie, Pułtusku, Sochaczewie, Żyrardowie, Warszawie, Płocku, Grodzisku-Maz. i Mińsku-Mazowieckim.

W okresie sprawozdawczym przeprowadzono szereg kursów i pokazów z dziedziny obrony przeciwlotniczo - gazowej.

W ostatnich czterech latach okresu sprawozdawczego w samej tylko dziedzinie O. P. G. przeprowadzono kilkadziesiąt kursów na których wyszkolono 1.936 osób, z liczby tej świadectwa instruktorskie wydano 682 osobom.

W miastach powiatowych na terenie Województwa Warszawskiego urządzono 53 pokazy obrony przeciwgazowej i przeciwlotniczej. W pokazach tych w wielu wypadkach udział brała cała ludność danego osiedla.

W okresie sprawozdawczym do biura wpłynęło pism 11.403, wysłano 23.557, rozmów telefonicznych międzymiastowych przeprowadzono 1.755, paczek przesyłkowych nadano 1.630, na ogólną wagę 18.914 kg. z czego w roku 1932 pism przyjęto 1.896, wysłano 2.130 paczek 419 wagi 7.060 kg. W podanych ilościach przesyłek nie są uwidocznione przewozy, wykonane przez czołówkę samochodową.

W okresie sprawozdawczym do dnia 31.XII.1932 r. do kasy Warszawskiego Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. wpłynęło:

	Złote
1) Wpisowe i składki	269.658.64
2) Ofiary	173.146.62
3) Subwencje samorządowe	126.719.66
4) Imprezy dochodowe	156.267.98
5) Tygodnie LOPP.	235.124.24
6) Różne wpływy	87.848.66
7) Z podziału majątku Komitetu Stoł. - Wojew. (w r. 1925)	146.260.—
8) Fundusz na zakup samolotów	20.000.—
9) Cegiełki na bud. lotnisk	10.389.05
19) Subwencje na bud. lotnisk	66.647.12
11) Na propagandę	2.517.—
12) Fundusze specjalne	23.638.—
Razem zł.	1.318.016.97

W okresie sprawozdawczym do dnia 31.XII.1932 r. z kasy Warszawskiego Komitetu Wojewódzkiego LOPP. wydano:

1) Zarząd Główny LOPP.	211.316.—
2) Prace programowe, oraz wypłacone subwencje	813.821.18
3) Zakup i utrzymanie nieruch.	50.810.—
4) Administracja	187.349.05
5) Zakup sprzętu i fundusz specjalny	13.500.—
6) Różne wydatki	5.715.12
	zł. 1.282.494.28



Drużyna odkażająca w terenie.

na dzień 31.XII.1932 r. w Komitecie Wojewódzkim w kasie PKO. i BGK. 16.023.20 w Kom. Powiat. 19.499.49 35.544.69

Razem zł. 1.318.016.97

GDYNIA I POLSKIE WYBRZEŻE

Corocznie setki tysięcy turystów i letników udaje się nad polskie morze dla celów wypoczynkowych, uzdrowiskowych Centralą tego ruchu letniskowo - turystycznego jest Gdynia, mająca oprócz nowoczesnego portu również i dzielnicę kąpielisko-letniskową, jak Kamienna Góra. Wspaniała plaża morska z zakładami kąpielowemi, urządzenia sportowe, rozrywki kulturalne, kawiarnie i dancingi na wolnem powietrzu, wspaniałe tereny do spacerów, wycieczki do Szwajcarji Kaszubskiej oraz możność zwiedzenia polskiego portu dostarczą letnikom i turystom masę wrażeń. Port gdyński mający nowoczesne urządzenia przeładunkowe (jedyne w Europie), jedne z największych zakładów przemysłowych na świecie (chłodnia, łuszczarnia ryżu, olejarnia) nowe magazyny bawełniane, składnica tytoniu i cukru stanowią ośrodek zainteresowań nietylko fachowców, ale każdego turysty polskiego i cudzoziemca. Codziennie przybywające statki od luksusowych olbrzymów transatlantyckich aż do małych poetycznych żaglowców utrzymują regularne połączenie prawie z wszystkiemi portami kuli ziemskiej. Zbiorowe wycieczki (bez paszportów) organizowane przez polskie linje okrętowe umożliwiają turystom zwiedzanie portów i miast europejskich, a nawet czarnego lądu. Świetne połączenia kolejowe Gdyni i wybrzeża z wszystkiemi wielkiemi miastami Polski oraz linje żeglugi przybrzeżnej Gdynia — Sopoty, Hel, Gdynia — Hel, Gdynia — Jastarnia, udogodniają turystom przybycie i pobyt na polskiem wybrzeżu. Przystępne ceny w hotelach, pensjonatach i willach umożliwiają osobom nawet o skromnych zasobach finansowych pobyt nad morzem. Dla wycieczek zbiorowych duże zniżki i możność ulokowania w kwaterach masowych. Z wszystkiemi zapytaniami dotyczącemi Gdyni i całego wybrzeża polskiego należy się zwrócić do Komisarjatu Rządu w Gdyni, Biuro Turystyczne.

KAPITAŁY SPOŁECZNE

Niezależność polityczna państwa każdego a zwłaszcza Polski, która odzyskała samodzielność zaledwie przed laty kilkunastu, ugruntowana być może jedynie przez wielki i zbiorowy wysiłek narodu, zmierzający ku temu, ażebyśmy również osiągnąć mogli najrychlej niezależność gospodarczą.

Oglądanie się na siły obce, wyciąganie ręki do innych Państw lub finansjery międzynarodowej o pomoc kredytową staje się tylko nową formą niewoli ekonomicznej.

Odbudowa więc kapitału ojczystego i zasilanie nim potrzeb kredytowych ku podźwignięciu rolnictwa, rzemiosł i handlu na szczebel dobrobytu stanowić będzie moment decydujący o rozbudowie społecznego ustroju Państwa.

W Polsce odrodzonej w dziedzinie gromadzenia kapitałów społecznych, a więc w zakresie odbudowy majątku narodowego kroczą na pierwszem miejscu Komunalne Kasy Oszczędności (K.K.O.), w których lokaty i wkłady przekraczają już 600 miljonów Zł.

Do tego rodzaju instytucyj o cechach użyteczności publicznej należy zorganizowana przed 4-ma laty, na mocy Rozporządzenia p. Prezydenta Rzplitej z dn. 13.IV. 1927 r., Komunalna Kasa Oszczędności (K.K.O.) pow. Warszawskiego dla obszaru podstołecznego z siedzibą w Warszawie (ul. Zgoda Nr. 7), po Banku Przemysłowców Polskich. Zgromadzone oszczędności tej instytucji przekroczyły już 14 miljonów zł., obrót zaś roczny — 100 miljonów zł.

Ilość wkładców (uczestników) tej Instytucji wynosi przeszło 20.000 osób. — O rozmiarach pomocy kredytowej K.K.O. pow. Warszawskiego świadczy fakt, iż w okresie 4-ch lat ubiegłych korzystało z pożyczek w tej instytucji przeszło 19.000 osób, na sumę zł. 29 miljonów.

WARSZAWSKI KOMITET KOLEJOWY

Dyrekcyjny Komitet Kolejowy LOPP w Warszawie powstał w październiku 1924 r. Kom. Kol. brał jednak udział od samego początku istnienia LOPP we wszystkich imprezach pod nazwą „Tygodni LOPP." „Tydzień X-lecia" jest więc również 10-tą imprezą tego rodzaju na terenie Komitetu. Ponieważ obchód X-lecia LOPP jest połączony z „X Tygodniem LOPP." należy podkreślić, że w historji Komitetu Kolejowego „I Tydzień LOPP.", zorganizowany w roku 1924, stanowił właściwy początek istnienia Komitetu. „I Tydzień Ligi" przyniósł prócz dodatnich wyników finansowych, tak poważne wyniki propagandowe, że akcja zapisów członków nabrała odrazu niebywałego w dziejach żadnej z dotychczas istniejących organizacyj kolejowych rozmachu. Odtąd każdy z Tygodni LOPP cieszył się pełnem poparciem, tak ze strony większości Kół Kolejowych, jak i ze strony poszczególnych członków tych Kół, którzy bez względu na kryzys gospodarczy lat ostatnich, na dokonywanie w okresie ostatnich 2-ch „Tygodni LOPP" redukcje uposażeń, naogół niczem się nie zniechęcali, wytrwale pracując na rzecz LOPP. Ubiegły okres pracy dowodzi, że Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej ma w pracownikach kolejowych zdecydowanych zwolenników, świadomych znaczenia tej organizacji dla Państwa.



DWORZEC GŁÓWNY W WARSZAWIE

ORGANIZACJA.

W dniu 27 sierpnia 1924 roku uzyskano zezwolenie Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie na dokonywanie potrąceń składek członkowskich na rzecz LOPP z list płacy na uposażenie. W tym czasie ogólna ilość członków w 6 Kołach Kolejowych w Warszawie, wchodzących wówczas w skład Komitetu Stołecznego wynosiła zaledwie 1258. Komitet Kolejowy uzyskał uprawnienia Komitetu Powiatowego i został organizacyjnie włączony do Komitetu Stołecznego. Ten stan rzeczy nie sprzyjał rozwojowi Komitetu Kolejowego, gdyż z liczby 18523 członków, uzyskanej w roku 1925, ilość w roku 1926 spadła do 15893. Dopiero z chwilą uzyskania przez Komitet w roku 1927 uprawnień Komitetu Wojewódzkiego rozpoczął się właściwy rozwój Komitetu. Kulminacyjnym punktem rozwoju było doprowadzenie w roku 1929 ilości członków do liczby 34650. Od roku jednak 1930 aż do roku 1932 włącznie na skutek zmniejszenia się ilości pracowników Dyrekcji, ilość członków Komitetu malała i obecnie wynosi 27456.

Liczba członków według poszczególnych lat przedstawia się jak następuje:

1924 —	1258	1929 —	34650
1925 —	18523	1930 —	32576
1926 —	15893	1931 —	30414
1927 —	17765	1932 —	27456
1928 —	24047		

Pracownicy kolejowi należą do LOPP dobrowolnie na podstawie pisemnych deklaracyj i żaden przymus należenia nie był i nie jest stosowany. Pomimo tego ilość niezapisanych do LOPP jest stosunkowo niewielka.

Dyrekcyjny Komitet Kolejowy ma od samego początku istnienia dokonany podział na Koła Kolejowe, oparty na systemie organizacji Dyrekcji, co przyczynia się do ułatwienia administracji i rachunkowości Komitetu. Obecnie Komitet posiada 62 Koła Kolejowe. Prócz Kół Kolejowych zorganizowano 16 Kół Szkolnych w szkołach byłych kolejowych na terenie lub w budynkach kolejowych.

Komitet posiada dwie Komisje: Propagandową i Lotniczą oraz Inspektorat Obrony Przeciwgazowej.

Ogólne wydatki na organizację wynosiły za cały ubiegły okres zaledwie 0,17% ogólnych wpływów.

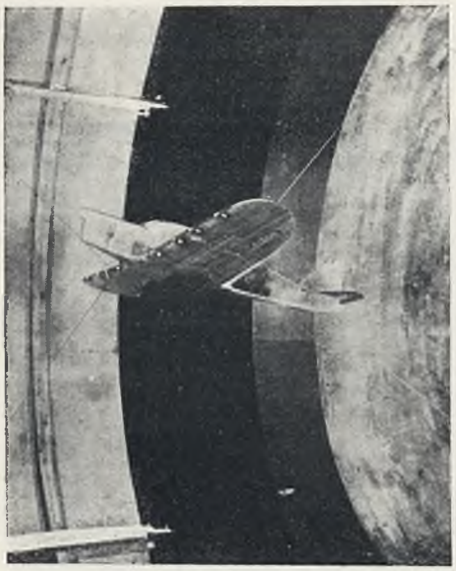
ADMINISTRACJA.

W okresie czasu od 1924 do 1926 roku włącznie Komitet żadnych wydatków na

Od lewej ku prawej stronie siedzą: inż. A. Kordulasiński, inż. J. Suleciński — członkowie Zarządu Komitetu: inż. J. Rupiński — sekretarz Zarządu Komitetu, inż. E. Zienkiewicz — prezes Zarządu Komitetu, inż. J. Kaliński, vice-prezes Zarządu Komitetu, inż. K. Zaniewski — skarbnik Zarządu Komitetu inż. B. Holc — przewodniczący Komisji Propagandowej Komitetu, inż. B. Bogusławski — Inspektor OPG. Komitetu.

Stoją p. J. Twardowski, p. ZZ. Dąbrowski — członkowie Zarządu Komitetu, mgr. S. Ułas — stały prelegent Komitetu, p. T. Malinowski, inż. L. Żaboklicki — członkowie Zarządu Komitetu.



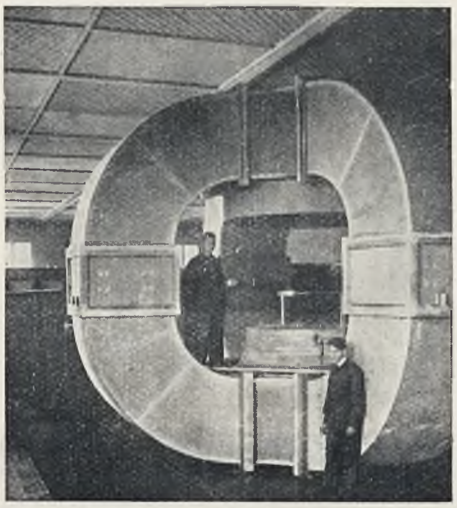


Tunel poziomy w Instytutcie Aerodynamicznym w Warszawie wykonany z funduszów Komitetu Kolejowego w Warszawie.

Badanie płatowca PZL. 19 (bez podwozia).

administrację nie miał. Wszystkie czynności biurowe, administracyjne, organizacyjne, kasowe, rachunkowe i inne wykonywane były przez członków Zarządu K-tu bezinteresownie.

Od chwili uzyskania uprawnień Komitetu Wojewódzkiego, do chwili obecnej biuro Zarządu Komitetu składa się z kierownika biura i maszynistki.



Tunel poziomy w Instytucie Aerodynamicznym w Warszawie do badania korkociągu, wykonany z funduszów Komitetu Kolejowego w Warszawie.

Od 23/IX — 1931 roku Zarząd Komitetu uzyskał oddzielny lokal na biuro w nowym gmachu Kolei Państwowych w Warszawie.

Ogólne wydatki na administrację, t j. wynagrodzenie personelu biura, wydatki kancelaryjne, djety dla delegatów Kół na Zgromadzenia i t. p. wynosiły za cały czas ubiegły 2.03% ogólnych wpływów Komitetu.

PROPAGANDA.

Na prowadzenie propagandy Komitet wydał ogółem 52862 zł. 99 gr., czyli 3.14% ogólnych wpływów.

Komitet umieszczał komunikaty i zdjęcia fotograficzne w „Locie Polskim", który jest stale prenumerowany dla każdego z Kół Kolejowych. Dla Kół Szkolnych jest prenumerowana „Skrzydlata Polska".

W roku 1929 Komitet wydał odezwę propagandową dla pracowników sezonowych i odczyt wzorowy, oraz rozpowszechniał wkładkę ilustrowaną ze streszczeniem swej działalności jako całość z broszurą propagandową wydaną przez Zarząd Główny. W roku 1932 Komitet wydał dwa dalsze odczyty wzorowe i plakat IX Tygodnia LOPP.

Od roku 1927 Zarząd Komitetu wprowadził naukę modelarstwa lotniczego początkowo w Szkole technicznej kolejowej w Warszawie przy ul. Chmielnej, a następnie w Szkole technicznej kolejowej na Bródnie. Od początku roku szkolnego 1929/30 zaniechano prowadzenia nauki modelarstwa w szkole przy ul. Chmielnej ze względu na terytorjalną przynależność Szkoły tej do Komitetu Stołecznego. W roku 1931 została zorganizowana nauka modelarstwa lotniczego w Szkole powszechnej, b. kolejowej w Ostrołęce. Obecnie ilość uczniów zatrudnionych w tych trzech modelarniach wynosi 128. W Szkole technicznej kolejowej na Bródnie nader pomocną dla rozwoju nauki modelarstwa lotniczego jest ważna dotychczas uchwała Rady Pedagogicznej tej szkoły, zobowiązująca wszystkich uczniów nie przechodzących jeszcze, z uwagi na swój wiek, wyszkolenia wojskowego do zajmowania się czynnie modelarstwem lotniczem. Najstarsza obecnie modelarnia tej szkoły buduje modele podstawowe i t. zw. rekordowe, przeznaczone na konkursy. Uczniowie szkoły brali z dobyrm rezultatem udział w kilku konkursach lokalnych i ogólnokrajowych.

Wśród form propagandy, prowadzonej przez Komitet, zawsze dominowało żywe słowo. Cykl odczytów wygłaszanych przez stałego prelegenta Komitetu dzieli odczyty na ściśle propagandowe i pouczające.

Dwa samoloty RWD. 5 „Kolejarz I" i „Kolejarz II" ufundowane przez Komitet Kolejowy w Warszawie w roku 1932 dla Aeroklubu Warszawskiego.



Ilość odczytów i słuchaczy wynosiła:

w roku	1927	odczytów	5	słuchaczy	1820
„	1928	„	83	„	9000
„	1929	„	135	„	7500
„	1930	„	117	„	11500
„	1931	„	142	„	11000
„	1932	„	158	„	12067
	Ogółem		640		52887

Ilość odczytów, wygłoszonych przez prelegentów miejscowych, wynosiła w roku 1931 — 24 w 1932 — 35.

Komitet posiada własny aparat kinowy, film sprawozdawczy, oraz przeszło 500 przezroczy. Odczyty są ilustrowane bądź filmem własnym, bądź też filmami wypożyczonemi od Zarządu Głównego, bądź też przezroczami.

W dniu 12 kwietnia 1930 r. odbyło się na dworcu Głównym w Warszawie uroczyste poświęcenie i przekazanie Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowej w Warszawie wybudowanego z funduszów Komitetu normalnotorowego wagonu szkolnego obrony przeciwgazowej, a w dniu 13 listopada 1932 r. na lotnisku cywilnem w Warszawie uroczystość przekazania 2-ch samolotów sportowo-turystycznych Aeroklubowi Warszawskiemu. Obydwie uroczystości poza udziałem sfer urzędowych i władz LOPP zgromadziły wielu delegatów i przedstawicieli Kół Kolejowych i stanowiły doniosłą propagandę na rzecz LOPP. W okresie ostatnich „4 Tygodni Lotniczych" Koła Kolejowe zorganizowały 6 akademji uroczystych.

Zarząd Komitetu i Zarządy Kół Kolejowych w celu zainteresowania członków lotnictwem i akcją przeciwgazową organizują wycieczki, przedewszystkiem do Instytutu Aerodynamicznego, następnie na lotnisko cywilne w Warszawie, do Instytutu Chemiczno-Badawczego, do fabryki Skody, do Wojskowej fabryki samolotów, oraz wycieczki turystyczne.

Ilość wycieczek zorganizowanych w latach ubiegłych wynosiła 49 z 2501 osobami.

Loty propagandowe z rozrzucaniem ulotek były organizowane w roku 1930 w okresie „Tygodnia Ligi" przez Sekcję Lotniczą Koła Mechaników Studentów Politechniki Warszawskiej.

Loty pasażerskie organizowane były na lotnisku cywilnem w Warszawie w roku 1931 przez Aeroklub Warszawski. W roku 1932 organizowano wzloty podczas „Tygodnia Ligi" w Częstochowie i Piotrkowie przez Aeroklub Warszawski i w Krośniewicach przez Sekcję Lotniczą Koła Mechaników Studentów Politechniki Warszawskiej oraz odbyły się również wzloty podczas uroczystości przekazania Aeroklubowi Warszawskiemu 2-ch samolotów w dniu 13 listopada i podczas wycieczki delegatów Kół Kolejowych na lotnisko cywilne w Warszawie w dniu 27 listopada tegoż roku. Wzloty cieszyły się wielkiem powodzeniem.

Poczynając od roku 1928, corocznie podczas „Tygodnia Ligi" oddają wielkie usługi propagandowe wagony szkolne obrony przeciwgazowej. W latach 1928 i 1929 wagon szkolny, dawniejszy kolejowy, a od roku 1930 corocznie normalnotorowy wagon szkolny, ufundowany przez Komitet, objeżdżały według ustalonego zgóry planu ważniejsze ośrodki kolejowe. W wagonie jeżdżą prelegenci, którzy wygłaszają odpowiednie przemówienia i



Nauka modelarstwa lotniczego w Kole Szkolnem Nr. 1 Szkoły technicznej Kolejowej na N. Bródnie.

odczyty ,demonstrują filmy, sprzęt opg, świece dymne, granaty łzawiące i t. p. Ilość wygłaszanych przemówień i odczytów wynosi średnio około 60. Wagon zwiedza zwykle 5 — 6 tysięcy osób nietylko z pośród pracowników kolejowych, lecz i z pośród osób postronnych.

Podczas „Tygodni Ligi" prowadzona była propaganda w postaci rozrzucania ulotek, rozkładania ulotek w salach pasażerskich i w wagonach kolejowych.

Na wydatki, związane z lotnictwem, Komitet wydał bezpośrednio 270782 zł. 06 gr. co stanowi 16.08% ogólnych wpływów. Jeżeli do tego dodać 534416 zł. 80 gr., wpłaconych do Zarządu Głównego i Komitetu Stołecznego w latach od 1924 do 1927, które prawie w całości zostały przeznaczone na budowę Instytutu Aerodynamicznego, to wypadnie, że Komitet faktycznie wydał na lotnictwo około 48% ogólnych swych wpływów.

Suma ogólna wpływów Komitetu za okres czasu od 1924 do 1927 roku w wysokości 534.416 zł. 80 gr. przeznaczona została głównie na budowę Instytutu Aerodynamicznego. Budowa Instytutu przynajmniej w połowie powstała z funduszów Komitetu Kolejowego. Umieszczona w przedsionku Instytutu tablica pamiątkowa przypomina to każdemu. Po wybudowaniu Instytutu Komitet subsydjował prawie wszystkie inwestycje, dokonane do chwili obecnej, a w ostatnich latach subsydja Komitetu stanowią główne źródła zapewniające Instytutowi stały rozwój. Bezpośrednio przekazane Instytutowi Aerodynamicznemu subsydja wynoszą 153800 zł., co łącznie z poprzednio wykazaną sumą 534.416 zł. 80 gr. wynosi 688216 zł. 80 gr. zebranych przez pracowników kolejowych na cele Instytutu.

Na skutek uchwały Zarządu Głównego Komitet subsydjował w roku 1932 budowę lotniska w Płocku, na co wydano 23000 zł.

Komitet subsydjował budowę warsztatów lotniczych Sekcji Lotniczej Koła Mechaników Studentów Politechniki Warszawskiej. Ogólna suma wydatków na ten cel w latach 1930 i 1931 wyniosła 25.000 zł.

W roku 1929 Komitet subsydjował budowę szkoły pilotów pod Radomiem, na co wydał 5000 zł., oraz sprzedał biletów loteryjnych na budowę szkoły na sumę 15001 zł., czyli łącznie zasilił fundusz budowy sumą 20001 zł.

W roku 1932 Komitet zamówił w Warsztatach Sekcji Lotniczej Koła Mechaników Studentów Politechniki Warszawskiej dwa płatowce sportowo-turystyczne typu RWD5. Samoloty po wykończeniu otrzymały nazwy „Kolejarz I" i „Kolejarz II" i w dniu 13 listopada tegoż roku przekazane zostały Aeroklubowi Warszawskiemu. W związku z powyższem Komitet wydatkował w roku 1932 sumę 35.319 zł. 85 gr.

Komitet przekazał w latach 1931 i 1932 subsydjum Aeroklubowi Warszawskiemu w ogólnej sumie 20.000 zł. oraz ufundował w roku 1932 nagrodę artystyczną na meeting lotniczy. Komitet w roku 1932 poczynił kroki w celu wyszkolenia, realizowanego w roku bieżącym, trzech członków Kół Kolejowych w pilotażu, jako lotników sportowych.



Ćwiczenia w maskach przeciwgazowych członków rodzin pracowników kolejowych w Żyrardowie.

W roku 1931 Komitet subsydjował sumą 5000 zł. Konkurs Krajowy Samolotów Sportowo-Turystycznych.

W roku 1931 Komitet umieścił jednego słuchacza na kursach inspektorów lotniczych, a w roku 1932 również jednego słuchacza na kursach szybowcowych teoretycznych i praktycznych. Na wyszkolenie lotnicze Komitet wydał ogółem 1326 zł. 21 gr.

Dla uznania zasług oddanych Ojczyźnie przez poległych lotników polskich,



Nauka modelarstwa lotniczego w Kole Szkolnem Nr. 11 Szkoły powszechnej b. kolejowej w Pruszkowie.

ich bohaterstwa i poświęcenia stanął w r. 1932 w Warszawie pomnik Ku Czci Poległych Lotników. Komitet na budowę tego pomnika w roku 1928 udzielił subsydjum w sumie 2000 zł.

Komitet, przyjmując udział w organizowanej przez Komitet Fundacji, akcji propagandowej i zbiórkowej na Challenge 1934 roku, do chwili obecnej zebrał i przeznaczył na ten cel kwotę 17.000 zł.

Na ten dział pracy Komitet wydatkował ogółem 198.722 zł. 47 gr., co stanowi 11.8% ogólnych wpływów. Komitet prowadził prace, dotyczące obrony przeciwgazowej w następującym zakresie:

Od roku 1930 został zorganizowany Inspektorat OPG jako ośrodek pracy techniczno-fachowej w dziedzinie obrony przeciwgazowej indywidualnej i zbiorowej. Inspektorat opg prowadzi szkolenie pracowników kolejowych i młodzieży szkolnej. Wyszkolono 12.361 osób.

Na koszty związane z utrzymaniem Inspektoratu opg i szkolenie Komitet wydatkował dotychczas 47.786 zł. 85 gr.

W roku 1930 wykończono budowę normalnotorowego wagonu szkolnego obrony przeciwgazowej wyżej już wzmian-

W roku 1932 rozpoczęto budowę wąskotorowego wagonu szkolnego obrony przeciwgazowej. Na budowę i zaopatrzenie obydwu wagonów wydatkowano ogółem 140.935 zł. 62 gr.

Komitet subsydjował budowę Cywilnej Szkoły Obrony Przeciwgazowej, wydając na ten cel w roku 1931 sumę 10.000 zł.

Wnętrze wagonu szkolnego obrony przeciwgazowej, wybudowanego kosztem Komitetu Kolejowego w r. 1930.

Wagon szkolny obrony przeciwgazowej wybudowany kosztem Komitetu Kolejowego w roku 1930.

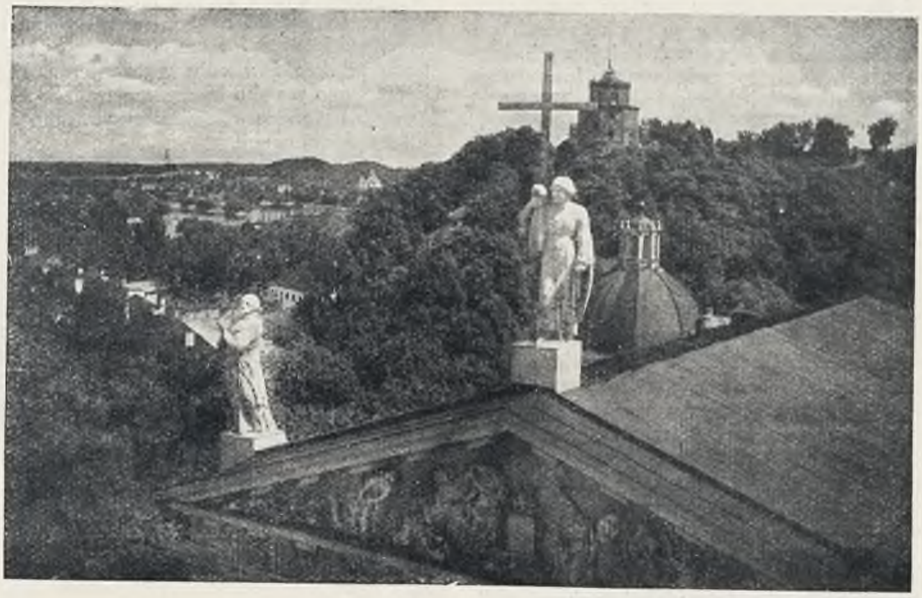




Wileński Komitet Wojewódzki







WILNO XVI W. I OBECNE

Prace organizacyjne, zdążające do stworzenia Kom. Wojew. Wileńskiego, rozpoczęto jesienią 1923 roku. Inicjatorem i faktycznym twórcą Ligi na terenie Wileńszczyzny był ś. p. Kazimierz Zawisza, który pierwszy przystąpił do zakładania podwalin organizacyjnych potężnej dziś instytucji, grupując wokół siebie ludzi, chętnych do pracy i nie szczędząc swych osobistych starań i zabiegów.

Już w pierwszych dniach stycznia 1924 roku zwołano pierwsze Ogólne Zgromadzenie członków LOPP., na którem ówczesny Delegat Rządu, p. Walery Roman podkreślił znaczenie nowo powstającej instytucji i obiecał swą pomoc i poparcie w pracach organizacyjnych. Na czele wybranego Zarządu stanął ś. p. Kazimierz Zawisza, jako pierwszy prezes Komitetu.

Od tej chwili dalsza praca organizacyjna rozwija się zupełnie planowo, rozszerzając znacznie dotychczasowy zasięg, ogarniając zrzeszenie pracowników wielkich instytucji rządowych z Wileńską Dyrekcją P. K. P. i Wileńską Dyrekcją Lasów Państwowych na czele i przenikając na prowincję.

Główną troską ówczesnego Zarządu było poza rozwojem działalności organizacyjnej, zdobycie jaknajwiększych funduszów, któreby mogły przyczynić się do realizacji głównego celu Ligi: poparcia rozwoju polskiego lotnictwa. Robi się „Zbiórkę na samolot Ziemi Wileńskiej". Społeczeństwo chętnie składa liczne na ten cel ofiary. W wyniku podjętej akcji uzyskano sumę, która na wniosek Zarządu Głównego LOPP., użyta zostaje na zakup dwóch samolotów sportowych typu Potez VII. W ten sposób Komitet Wileński poszczycić się może, że jeden z pierwszych przyczynił się do rozwoju lotnictwa sportowego w Polsce.

Przeprowadzcna zbiórka, poza zdobyciem poważnych funduszów, w znacznym stopniu przyczyniła się do wzmocnienia organizacji LOPP. na prownicji. Powstają Komitety Powiatowe Ligi z Powiatami Święciańskim, Dziśnieńskim i Oszmiańskim na czele. Zorganizowany jesienią 1924 roku I. Tydzień LOPP. wykazuje już wielką sprawność organizacyjną poszczególnych placówek Ligi i dużą popularność nowopowstałej instytucji. Choć zorganizowany zaledwie w parę miesięcy po zbiórce na samolot Ziemi Wileńskiej, finansowemi wynikami przewyższa najśmielsze spodziewania organizatorów, zasilając kasę Ligi poważną sumą, przekraczającą w wpływach netto 75.000 zł.

W tym okresie ś. p. Stanisław Białas, powołany na stanowisko Prezesa Komitetu Organizacyjnego Tygodnia, pracą swą i inicjatywą w znacznym stopniu przyczynia się do uzyskania doskonałych wyników organizowanej imprezy. Od tego też czasu nie opuszcza już ś. p. Stanisław Białas szeregów LOPP. Bezpośrednio po ukończnej akcji Tygodnia wybrany zostaje na stanowisko Vice-Prezesa Zarządu Komitetu, w 1926 zaś roku, po śmierci ś. p. Kazimierza Zawiszy, obejmuje prezesurę Komitetu, którą to godność piastuje do maja 1932 r.

Rok 1925 stanowi dlaszy etap w pracach Komitetu. Po ustaleniu, jaka część osiągniętych wpływów stanowi własność Zarządu Głównego LOPP przekazano mu należności w wysokości 130.400 zł., a pozostałe pieniądze zużyto na propagandę i zapoczątkowanie prac inwestycyjnych. W propagandzie dużą rolę odgrywa otrzymany z Zarządu Głównego LOPP. samolot typu Albatros B. 2, na kótrym przez szereg lat uskuteczniane są loty propagandowe do najdalszych miejscowości województwa. Loty te cieszą się ogromnem powodzeniem, w wielu miejscowościach lądujący samolot stanowi istną sensację, ściągając literalnie całą ludność danego miasteczka na prowizoryczne pole wzlotów. Dzięki tej akcji mnoży się liczba członków Ligi, powstają nowe Koła, przyczyniając się do wzmożenia wpływów finansowych.

Z prac inwestycyjnych z inicjatywy profesora U. S. B. Dr. Kazimierza Jantzena, zapoczątkowano pracę w kierunku założenia w Wilnie pierwszej w Polsce Cywilnej Stacji Aerologicznej. Prace te w krótkim czasie dają pożądany rezultat. Dzięki nader przychylnemu ustosunkowaniu się Władz Uniwersyteckich nowo założona Stacja uzyskuje bezpłatne pomieszczenie w jednym z gmachów Uniwersyteckich przy Zakładzie Meteorologji, Komitet LOPP. zakupuje niezbędne instrumenta i daje środki na prowadzenie obserwacji, które ukuteczniają się pod osobistem kierownictwem profesora Jantzena. Zakres prac Stacji z roku na rok rozszerza się, wzrasta zarówno ilość obserwacyj pilotowych, która z początkowej cyfry 162 w roku 1926 dochodzi do 275 w roku 1930, przyczem wysokość obserwacji wielokrotnie przekracza 11.00 mtr. dochodząc w jednym wypadku do 13.500 mtr., jak również stopniowo wprowadzane są coraz to nowe obserwacje. W 1927 r. zapoczątkowano nefoskopowanie chmur dla wyznacze-



WILEŃSKI KOM. WOJEWÓDZKI
Pierwszy instruktorski kurs O. P. L. w Wilnie w 1931 r.

nia ich prędkości linjowej i kierunku, w roku następnym przystąpiono do badań w wyższych warstwach atmosfery temperatury i wilgotności, oraz zakupiono enemograf do badania kierunku, siły, oraz tak zwanych porywów wiatru.

W 1928 roku Stacja poraz pierwszy opracowała cały uzyskany od roku 1924 materjał i wraz z danemi statystycznemi opublikowała w wydawnictwie „Trzylecie pomiarów górnych na Stacji Aerologicznej fundacji Komitetu Wojewódzkiego Wileńskiego L. O. P. P.". W następnych latach analogiczne wydawnictwa wydaje się co roku. Mogą one służyć za podstawę do prac teoretycznych o charakterze synoptycznym. Niezależnie od tych wydawnictw miesięczne zestawienia wyników pomiarów wysyłane były do Wydziału Wojskowo Aerologicznego P. I. M. oraz drukowane w berlińskim tygodniku „Aerologische Berichte".

W roku 1931 z powodu kurczenia się budżetu Komitetu, Wileńską Stację Aerologiczną przekazano Państwowemu Instytutowi Meteorologicznemu. Od tego czasu Komitet Wileński tylko pewną moralną opieką otacza założoną przez siebie placówkę i w miarę możności udziela jej drobnych zapomóg finansowych, głównie na zakup wydawnictw naukowych. Ogólny koszt założenia i prowadzenia Stacji wyniósł 43.000 zł.,

Wiosną 1926 roku zgodnie z dyrektywami, otrzymanemi z Zarządu Gł. L. O. P. P. Zarząd Komitetu Wileńskiego przejmuje od Władz Wojskowych port lotniczy w Porubanku pod Wilnem, przyczyniając sią do rozwoju lotnictwa przez utrzymanie i konserwację lotniska i budowli lotniczych na nim się znajdujących, oraz wprowadzenia różnych ulepszeń.

Zaraz uskuteczniono remont poniemieckiego hangaru, wprowadzono instalację elektryczną i wybudowano garaż samochodowy. Potem przystąpiono do budowy stacji benzynowej i magazynu



Z pobytu ś. p. por. Żwirki i inż Wigury w Wilnie w r. 1932.



Pokaz gazowy w Wilnie w r. 1932 r.

smarów, co ukończono w 1932 r. Całkowity koszt tych prac wyniósł przeszło 97.000 zł.

Z innych prac lotniskowych zakupiono na studja lotnicze. Pierwszym stypendyteren na lotnisko i wykonano nawierzchnię lotniska w Mołodecznie kosztem 24.000 zł. Ponadto wybrano teren na lotnisko w Postawach.

Zarząd Komitetu udziela stale jednego stypendjum, a pierwszym stypendystą Komitetu był p. inż Jerzy Sałatko, który dzięki pomocy finansowej Ligi ukończył Ecole Technique d'Aeronautique w Paryżu, uzyskując dyplom inżyniera konstruktora lotniczego. Obecnie ze stydendjum korzysta p. Romuald Szukiewicz, słuchacz Wydziału Lotniczego Politechniki Warszawskiej.

Oprócz tych prac o charakterze bardziej lokalnym Komitet Wileński przyjmował czyny udział w ogólnych pracach LOPP., subwencjonując w miarę możności budowę Instytutu Aerodynamicznego w Warszawie, co uskutecznione zostało poza wpłatą normalnych wpływów Zarządowi Głównemu, oraz rozpowszechniając bilety loteryjne na budowę Cywilnej Szkoły Pilotów.

W roku 1929 Zarząd Komitetu przyczynia się do powstania w Wilnie Aeroklubu Akademickiego, zapewniając mu niezbędne do egzystencji i rozwoju środki, między innemi oddany zostaje Aeroklubowi posiadany sprzęt lotniczy w postaci dwóch samolotów typu Albatros B. 2. oraz zanczna ilość części zapasowych.

Zlanie się LOPP. z TOP. nastąpiło dnia 14 marca 1928 r. i przeprowadzone zostało w myśl dyrektyw otrzymanych z Zarządu G. Aktywa LOPP. wynosiły 15.644 zł. 59 gr., aktywa TOP. 4.299 zł. 08 gr.

Po ukonstytuowaniu się wspólnego zarządu na czele Wydziału Gazowego stanął twórca TOP. na Wileńszczyźnie, długoletni Prezes tej instytucji i niestrudzony propagator, profesor Jan Muszyński.

Pierwotne prace Wydziału Gazowego rozwijały się linji dotychczasowych prac TOP. i polegały głównie na propagandzie i przeprowadzaniu kursów, w prędkim atoli czasie zakres tych prac znacznie się rozszerzył, tak, że już w 1929 roku stworzony został inspektor O. P. Gaz., który przystąpił do planowej akcji



Hangar lotniczy w Porubanku pod Wilnem.



Uroczystość poświęcenia hangaru w Porubanku. Przemówienie wojewody Władysława Raczkiewicza.



Poświęcenie hangaru w Porubanku. Przemówienie ks. biskupa K. Michałkiewicza.



Ćwiczenia na konkursie instruktorów OPG. w 1931 r.

przygotowania ludności cywilnej do obrony przeciwgazowej. Poza szregiem kursów informacyjnych zorganizowano kursy instruktorskie różnej kategorji, celem zapewnienia sobie potrzebnej ilości instruktorów, stałą też troską Zarządu było zaopatrywanie się w sprzęt szoklny i pokazowy. W 1930 r. obchodzi Komitet Kolejowy LOPP. uzyskują prawa Komitetu Wojewódzkiego, co poważnie zmniejsza dotychczasowe wpływy Komitetu.



Ćwiczenia drużyny OPG. w Wilejce.

CIECHOCINEK — CIEPLICA

Ciechocinek Cieplica, znane od stu lat zdrojowisko, oddalony od Warszawy o 232 klm. (koleją) położony jest w żyznej i malowniczej dolinie Wisły. Sławę swoją tak w kraju, jak i zagranicą, zawdzięcza trzem swoim osobliwościom, które przy nakładzie pracy i inicjatywy, wysunęły go na czoło uzdrowisk Polskich i postawiły w pierwszym szeregu uzdrowisk światowych: Pierwszą osobliwością Ciechocinka jest jego solanka, drugą — prastare tężnie, trzecią — nowoczesny basen.

Naturalne solanki jodo-bromowe ciechocińskie, są najsilniejszemi w Europie i najwięcej urozmaiconemi co do koncentracji soli w stanie naturalnym od 1/3 do 6%. Oprócz tych solanek, Ciechocinek posiada jedyną w Polsce Termę gorące źródło termalne, które obfitym źródłem wytryska z głębokości 1.300 mtr., bo dając 200.000 litrów na godzinę. Doniosłe znaczenie tej termy określić należy w dwuch zasadniczych punktach: znaczenie lecznicze i znaczenie ekonomiczne. Jeżeli źródła ciechocińskie posiadają tak już ugrutowaną sławę, jako wody lecznicze o niezwykłej skuteczności w szeregu cierpień, to śmiało można stwierdzić, że wody termalne daleko je przewyższają.

Ciechocińska Cieplica o ciepłocie 35,5° C. o wysokiej radoczynności, która się wyraża, aż cyfrą 81,4 jednostek (Karlsbad ma ich tylko 50) obsługuje wszystkie gmachy kąpielowe bez jakiegokolwiek bądź podgrzewania przez co, właściwość jej naturalna, jest większa od kąpieli solankowych podgrzewanych. Wskazania lecznicze w Ciechocinku przez zastosowanie termy znacznie się wzmacniają, gdyż woda wprost ze źródła gorącego idzie do wanny i żadnym fizykalnym procesom nie podlega. Wskazania te są: Wadliwa przemiana materji, artretyzm, otyłość, cukrzyca, gościec mięśniowy i stawowy, choroby kobiece, choroby nerwowe, krzywica zwłaszcza w połączeniu z zołzami, przewlekłe cierpienia górnego odcinka dróg oddechowych, niektóre przewlekłe choroby skórne, infekcyjne, tkanki łącznej podskórnej, okostnej i kości.

Ostatnie badania licznych źródeł Ciechocinka dokonane przez autorytatywną i bezstronną instytucję — Chemiczny Instytut Badawczy w Warszawie dały rewelacyjne wprost wyniki, gdyż poza zawartością niezwykle ważnych i aktywnych składników mineralnych wykazały, że jak zaznaczono powyżej terma solankowa josiada 81,4 jednostek Mach'a w litrze solanki.

91,4 jednostek Mach'a to jest liczba, z którą Ciechocinek wszedł do elity zdrojów radoczynnych Europy Zachodniej. Dodajmy, że o radoczynności właściwej nie można mówić, póki nie osiągnęła ona 25 jednostek Mach'ego. Widzimy, że Ciechocinek stoi bardzo wysoko ponad tym progiem rado-czynności i pod względem leczniczym jest w Polsce jedyny, a w Europie jeden z bardzo niewielu.

Trudno tutaj w piśmie nielekarskiem rozwodzić się obszernie nad znaczeniem rado-aktywności w lecznictwie. Wzmiankować tylko trzeba, że rado-aktywność wody w bardzo silnym stopniu, przyśpiesza wszelką kurację i zapewnia niezawodnie jej skuteczność.

Przechodzimy do drugiej osobliwości Ciechocinka — Tężni. Tężnie to cud ciechocińskiego uzdrowiska. Masywne wysokie ściany, wybitnie pochyłe, wsparte na prostych palach. Z trzech stron nierównym trójbokiem otaczają wielki szmat czworoboku przestrzeni. Na nieskomplikowanem rusztowaniu ułożono nieprzejrzysty mur, pęki wysuszonej tarniny. Trzy czarne ściany Tężni, z których każda posiada imponującą długość 800 mtr. dają wspaniałą malarską oprawę, rzuconą na tło ogromnej równiny. Z rynien ustawionych na szczycie Tężni sączy się i spada kroplami, woda solankowa.

Trzy czarne ściany potężnych Tężni wyglądają, jak gigantyczne mury starożytnego zamku, a są dosłownie ścianami płaczu, po których spływa cichy deszcz słonych łez. Tężnie, naturalna fabryka, wieloprocentowej solanki, mają w sobie urok dawności, niezwykłe piękno (zarazem proste i oryginalne) naturalnych kształtów architektonicznych. Na terenie okalającym Tężnie człowiek oddycha słonym powietrzem, które ma w sobie coś w zapachu mórz i zapachu roślin ziemi.

Trzecia osobliwość Ciechocinka — basen.

Na wielkim równoległoboku, utworzonym przez prastare Tężnie, w warunkach klimatycznie idealnych i dzięki działaniu Tężni do złudzenia przypominających wybrzeża morskie, powstał potężny żelazobetonowy basen, o wymiarach 40x100 mtr. z rozległą (20.000 mtr.²) plażą i nowoczesnym gmachem kąpielowym, zaopatrzonym w szatnie, rozbieralnie, natryski i cały szereg szczegółowo przemyślanych urządzeń higjenicznych i sanitarnych.

Basen ten zasilany jest bez przerwy ciepłą solanką ze źródła termalnego, tworząc w ten sposób, rzecz niespotykaną w naszym kraju — ciepłe kąpielisko morskie.

Nie żaden cud, nie przeniesiona do nas rurociągiem z Adrjatyku czy zatok Riwiery, nie wyfabrykowana chemicznie i nie grzana w olbrzymich kotłach, ale nasza własna, polska ciechocińska solanka.

Olbrzymia plaża piaszczysta, dookoła basenu, skocznie, trampoliny i ślizgi, fontanny, kaskady i natryski, kawiarnia na otwartem powietrzu, jazzband, i dancingi, wszystko to zalane potokami światła słonecznego i udekorowane krzewami i roślinami, tworzy jedną wielką całość o tysiącznych możliwościach, wszelakich gier, zabaw i rozrywek w wodzie i na lądzie i przenosi kuracjusza do jakiegoś zakątka nad morzem południowem.

Powietrze nad Tężniami i dookoła nich, przepojone solanką i bogate w ozon tworzy klimat prawdziwie morski i jest dla ludzi wątłych i przepracowanych, tchnieniem ożywczem i uzdrawiającem.

I tu nad ciepłem morzem ciechocińskiem, nietylko osoby chore, lecz tysiączne rzesze zdrowych, spędzić mogą, wesoło i z pożytkiem urlopy i chwile wolne od pracy. W subtelnych oparach solanki, w balsamicznem powietrzu nadwiślańskich łąk i łanów, znajdą tu nadwątlone i przewrażliwione wielkomiejskim życiem organizmy, prawdziwe wytchnienie i wypoczynek.

Oprócz wyżej wymienionych osobliwości, posiada Ciechocinek piękne cztery gmachy kąpielowe, mieszczące 400 wanien, wzorowo i nowocześnie urządzone inhalatorjum, sanatorjum radowe, oddziały elektro-i hydroterapji i oddział wodoleczniczy.

Na szczególną uwagę zasługuje znajdujący się w pobliżu źródła mniejszy basen termalny o wymiarach 15x40 mtr. napełniający się stale gorącą solanką i zastępujący w zupełności solankowe kąpiele w wannach z tą różnicą, iż kąpiel ta bierze się na otwartem powietrzu, gdzie nietylko jest się skrępowanym ścianami wanny, lecz nawet można pływać w nim.

Te cuda ciechocińskie, kompletują piękne parki, i kwietniki, asfaltowane ulice, ładne dworki i duża nowocześnie urządzona restauracja — „Europa", gdzie przy dźwiękach doborowego jazz-bandu wypoczywamy i otrzymujemy rozrywki po całodziennych trudach kąpieli, wycieczek i spacerów.

WILEŃSKI WOJEWÓDZKI KOMITET KOLEJOWY





Początek działalności Komitetu Kolejowego datuje się z rokiem 1924-m; pierwszej jego połowie staraniem grona pracowników kolejowych Dyrekcji Wileńskiej, dzięki podatnemu gruntowi społecznemu, zadeklarował swe przystąpienie około 1500 członków, w związku z czem wyłoniła się konieczność nadania temu charakteru organizacji kolejowej.

Pierwszy Zarząd wybrany został na Ogólnem Zebraniu w dniu 29 marca roku 1924, zwołanem w gmachu Ogniska Kolejowego w Wilnie.

Prace pierwszego Zarządu skierowane były wyłącznie, na akcję pozyskiwania nowych członków, co przy zamknięciu roku 1925 stanowiło przyrost, sięgający 400 osób, rok 1927 zamknięto zwiększeniem 5000.

W drugiej połowie 1926 roku Wojew Komitet LOPP. rozszerza zakres prac Komitetu Kolejowego przez nadanie mu prawa Komitetu Okręgowego, zaś zorganizowane na terenie Dyrekcji Koła w Wilnie, Lidzie, Baranowiczach, Królewszczyźnie, Brześciu, Wołkowysku, Białymstoku i Grodnie, automatycznie zostały przemianowane na Komitety Oddziałowe. Ponieważ przy końcu 1928 roku stan członków wynosił 8000, przeto na Walnem Zgromadzeniu delegatów, powzięto ponownie uchwałę, aby doprowadzić liczbę członków do 10.000, a następnie dążyć usilnie do usamodzielnienia się Komitetu Wojewódzkiego.

Teren kolejowy jak wiadomo jest rozległy, ponieważ rozciąga się na przestrzeni 4-ch województw wschodnich: Wileń-



Protektor Wojewódzkiego Komitetu Kolejowego LOPP. w Wilnie Dyrektor Kolei p inż. Kazimierz Falkowski.

OBECNY ZADZĄD WOJEWÓDZKIEGO KOMITETU KOLEJOWEGO W L. O. P. P. W WILNIE.



Od lewej strony: K. Dudycz, Dr. L. Sułkowski, Z. Wyszkowski, K. Filemonowicz, prezes inż. W. Budkiewicz, R. Paszkiewicz, A. Romaszko, inż. C. Witort, H. Markiewicz, L. Wasilewski.

Prezes inż W. Budkiewicz



Pierwszy Prezes Powiatowego Komitetu Kolejowego w Wilnie Stanisław Limanowski.



Romuald Paszkiewicz piastujący różne mandaty w Zarządzie od chwili powstania Komitetu. Obecnie II. Wice-Prezes.



Antoni Niedziółka piastujący różne mandaty w Zarządzie od chwili powstania Komitetu.

skie. Noworódzkie, Poleskie i Białostockie, przeto praca jako też i metoda w tych warunkach są zgoła odmienne. Te więc względy w pierwszym rzędzie zdecydowały o konieczności dążeń do uzyskania praw Komitetów Wojewódzkich, które to ostatecznie uchwałą Rady Głównej Ligi Warszawy w dniu 4-go czerwca 1930 r. zostały nadane Komitetowi Kolejowemu, do czego dużych starań przyłożył ówczesny Zarząd.

Sekcja Organizacyjna, acz nie bez trudu, dokonała ważnej, jak na stosunki kolejowe, sprawy w postaci ujęcia w ścisłą



Zarząd Koła Pań L.O.P.P. przy wojewódzkim Komitecie Kolejowym w Wilnie.

ewidencję członków Ligi, co wobec rozległości terenu administracyjnego było rzeczą wielce utrudnioną.

Znaczenie tej sprawy dla życia organizacyjnego Ligi Kolejowej jest bardzo doniosłe, ponieważ budżet Komitetu, który jest prawie wyłącznie oparty na składkach, uczynił bardziej realnym.

Następnie bardzo ważnym etapem organizacyjnym było pogłębienie wpływów organizacji przez zakładanie małych komórek życia społecznego w miejscach większego skupienia kolejarzy, jako to warsztaty techniczne, biura administracyjne, większe stacje kolejowe.

Pomimo wielce niesprzyjających okoliczności, z powodu ogólnie przeżywanej depresji gospodarczej, stan organizacji kół Ligi w roku 1931-m wynosił 45, zaś w roku 1932 — 67.

Rok 1931, który był ciężki pod względem gospodarczym, nie wpłynął ujemnie na organizację. Rok 1932 sygnuje zmniejszenie się liczby członków, co jest uwarunkowane redukcjami w związku z zastojem komunikacji kolejowej.

W dziedzinie propagandy zastosowywane były formy wielce rozmaite, począwszy od kolportowania literatury propagandowej, pism, odczytów, pogadanek, filmów, radja, a kończąc na wstawkach rewjowych.

Największe nasilenie akcji propagandowej wypada w latach 1929-30, t. j. w okresie starań o usamodzielnienie Komitetu. Ostatnio musiano przejść do bardziej tańszych środków, jak propaganda przez prasę codzienną, oraz przez radjo.

Te ostatnie formy są może mniej skuteczne, niż żywe słowo w odczytach i wrażenia wzrokowe w filmach, które zostawiają trwalszy ślad, niż artykuł w prasie ,lub odczyt przez mikrofon, lecz zato szerzej się rozchodzi.

Już w pierwszych latach istnienia Komitetu zapoczątkowano akcję która później przechodziła różne stadja. Przedewszystkiem jako początek tego było zakupienie w roku 1925 dwu aparatów lotniczych dla użytku miejskiego Komitetu, jako zaczątka umożliwiającego rozwój sportu lotniczego; w następnych latach wyraziło się to w czynnym poparciu sportu szybowcowego.

Poważnym wyczynem finansowym w tej dziedzinie było doprowadzenie do stanu używalności hangaru na Porubanku pod Wilnem, zostawionego przez okupantów - Niemców.

Koszty wyniosły około 100.000 zł., która to kwota za pośrednictwem Komitetu Miejskiego została wypłacona przez Kotet Kolejowy. Ponadto wydatną pomoc okazał Komitet przy budowie hangaru w Baranowiczach i urządzeniu lotniska tamże, oraz przy organizacji lotnisk w Mołodecznie i Słonimie, jako też w kupnie terenu na lotnisko w Postawach.

Mając na względzie fakt, iż akcja obrony przeciwgazowej spoczywa całkowicie w rękach Dyrekcji Kolejowej, przeto Komitet z konieczności ogranicza się do roli pomocniczej, subsydjując te odcinki pracy, które ze względów budżetowych nie mogą być przez władze kolejowe pokryte.

Tak naprzykład: staraniem Zarządu Komitetu został wyremontowany i nowocześnie wyekwipowany kolejowy wagon O. P. G.

Ponadto w miarę środków materjalnych są dążenia, aby w większych skupieniach kolejowych urządzić schrony pokazowe przeciwgazowe, lub pomieszczenia uszczelnione ,oraz wyszkolić i zaopatrzyć odpowiednią ilość drużyn ratowniczych. Przyczem już zostało zrealizowane jedno takie pomieszczenie uszczelnione w Ognisku Kolejowym w Wilnie, w którem zostosowano pomysły nowe powstałe w łonie Zarządu.

Ciekawem niewątpliwie zjawiskiem jest przebieg poszczególnych Tygodni Lotniczych. Pomyślane one sę jako czynnik propagandy z jednej strony i źródła doraźne dochodów z drugiej.

Na terenie działalności Komitetu daje się spostrzec ciekawe zjawisko zanikania efektu finansowego Tygodnia, przez co należy dojść do wniosku, iż z dwu projektowanych czynników z biegiem czasu zostanie tylko jeden — propagandowy.

Z dziewięciu zorganizowanych przez Komitet Tygodni Lotniczych najlepiej wypadł I-szy, którego wynik finansowy wynosił przeszło 48.000 zł., następnie przychodzi stopniowy spadek dochodowości, którą starano się podnieść przy pomocy nalepek i mareczek. I rzeczywiście V-ty Tydzień daje trzykrotnie lepsze wyniki od czwartego, lecz z chwilą zabronienia przez władze kolejowe rozsprzedaży znaczków w kasach kolejowych, dochód z VII-go Tygodnia wyniósł tylko 1500 zł., w następnym roku przywrócono wprawdzie kolportaż znaczków i nalepek w kasach kolejowych, niemniej wynik nie rokuje nadziei na przyszłość.

W dziedzinie opodatkowania się stałego osiągnięto pewną stabilizację dochodów, które dotychczas stale wzrastały. Od najmniejszej sumy składkowej, osiągniętej w roku 1924, a wynoszącej 5595 zł., Komitet doszedł do 69.240 zł., jakie uzyskał w 1932 roku.

We wszystkich poprzednich latach cechował stały wzrost składek.

Z Tyg. Lotniczych uzyskano:	147.791 zł.
Składki członkowskie dały	406.370 „
Razem:	554.161 „

Dodać warto, że zgodnie ze statutem Ligi, Komitet Powiatowy korzysta jedynie z drobnej części budżetu, wyłącznie na administrację, resztę zaś przelewa do Kasy Komitetu Wojewódzkiego, to też Komitet Kolejowy tylko od roku 1930 dysponuje większemi sumami, bo wynoszącemi 50 proc. budżetu.

Ten skądinąd pokaźny dorobek finansowy zawdzięczać należy przedewszystkiem w pierwszym rzędzie ofiarności i uspołecznieniu szerokich rzesz pracowników kolejowych oraz ofiarnej pracy zarówno poprzednich Zarządów, jak i obecnego, których dewizą było i jest jaknajmniejsze wydatki na administrację, które nigdy nie przekraczały 9 proc. budżetu.

Na zakończenie podnieść należy wielce życzliwe stanowisko władz kolejowych, naczelników urzędów, wydziałów oraz kierowników Dyrekcji w osobach byłego prezesa Dyrekcji inż. Juljana Staszewskiego, jak i obecnego Dyrektora Kolei inż. Kazimierza Falkowskiego — protektora Komitetu Wojewódzkiego Kolejowego L. O. P. P.

W pierwszych latach głównym czynnikiem propagandowym była propaganda płatowcowa, stosowana zarówno przy pomocy własnych samolotów, jak i przy pomocy wojsk lotniczych, które na prośbę Komitetu zorganizowały kilka wielkich pokazów lotniczych. Dużą rolę w akcji propagandowej odegrała również dwukrotnie bawiąca w Wileńszczyźnie samochodowa czołówka propagandowa Zarządu Głównego i wagon O. P. Gaz. W ostatnich latach ciężar propagandy z propagandy lotniczej przesuwa się na propagandę gazową, zorganizowanych zostaje kilka wielkich pokazów gazowych, gazowo - lotniczych, marsze w maskach i t. p. Stale też jest stosowana propaganda radjowa i odczytowa. Na specjalne podkreślenie zasługuje akcja propagandowa na terenie szkolnym, dając coraz lepsze wyniki. Dzięki wydatnej pomocy Zarządu Głównego zaopatrzono wszystkie szkoły w bezpłatne bibljoteczki lotniczo-gazowe, stale przez Komitet uzupełniane, ponadto dla szeregu szkół, w których egzystują Koła Szkolne, prenumeruje się „Lot Polski".

Podkreślić należy bardzo przychylny stosunek społeczeństwa do wszelkich poczynań Ligi, które, pomimo bardzo ciężkich warunków ekonomicznych, zawsze chętnie popierał i popiera LOPP., dowodem czego jest poważna suma uzyskanych wpływów, która za okres pracy Komitetu przekracza 1.000.000 zł.

Dziś Komitet Wileński liczy 21.537 członków z czego 11,274 stanowi młodzież szkolna. Członkowie ci zgrupowani są w 192 kołach gminnych i miejskich LOPP. oraz 123 kołach szkolnych LOPP. Obecne prace Komitetu, prowadzone pod wytrawnym i energicznym kierownictwem nowego Prezesa, p. *Marjana Jankowskiego, Wicewojewody Wileńskiego* zdążają do reorganizacji poszczególnych placówek, wydatnego zwiększenia członków i wpływów. Prace te rozwijają się pomyślnie, to też nie wątpimy, że następne dzie-

WOŁYŃSKI KOMITET WOJEWÓDZKI

ZARZĄD KOMITETU WOJEWÓDZKIEGO Z R. 1933.



Siedzą od prawej: sekretarz dr. Witold Habich, wiceprezes inż. Chwalibóg Kazimierz, prezes Zarządu Minister Henryk Józewski — Wojewoda Wołyński, wiceprezes płk. dypl. A. Żurakowski, skarbnik dr. Stefan Hierowski. Stoją od lewej: J. Tendziagolski, K. Kościankowski — inspektor O. P. L. i G. mjr. Fr. Machowski, H. Krasiński.
Stoją od prawej: M. Gliklich, K. Mańkowski, inż. W. Nowacki, J. Sittauer-Bonkowicz,, inspektor Stefan Halewski, Komisarz Henryk Romaszkiewicz.

Pierwsze dokumenty, jakie posiadamy, dotyczą akcji Leników Wołyńskich. Nie była to jeszcze w pojęciu dzisiejszem organizacja LOPP. — ta w formie już skrystalizowanej powstała dopiero w parę miesięcy później zachęcając i innych do współpracy.

Pierwsza odezwa leników z dn. 9 lutego 1924 r. podpisana przez p. p. J. Felińskiego, Korwin - Kijucia, Wł. Sowickiego, wywoana jest częstymi i tragicznymi wypadkami, jakie stale prześladują nasze młode lotnictwo. Samoloty kupowane zagranicą, są złe! Państwo jest biedne — nie stać je na droższe, a zatem społeczeństwo powinno pomóc. Odezwa wzywa wszystkich do opodatkowania się dobrowolnego na rzecz młodego lotnictwa. Ofiara jest niemała, bo wynosi 2 proc. od poborów. Z tego źródła wpływają znaczne kwoty do Zarządu Głównego LOPP. Szczęśliwa inicjatywa pociąga i innych. Powstają podobne komitety skarbowców i w Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych. Podobne zresztą Komitety samorzutnie powstają na terenie całego Wołynia. Powiększająca się stale liczba komitetów stwarza potrzebę skoordynowania zaawansowanej już pracy, ujęcia jej w pewne ramy organizacyjne. Z inicjatywy ówczesnego wice-wojewody p. Siedleckiego w maju 1924 r. powstaje Wołyński Komitet LOPP.

W skład pierwszego Zarządu wchodzą: prezes Siedlecki Stanisław, wice-wojewoda wołyński, wiceprezes Dr. Zieliński Bolesław, prezydnet miasta Łucka, wiceprezes Chmielowski Wacław, wiceprezes Sądu Okręgowego, skarbnik Hulewicz Karol, notarjusz, sekretarz Błażejowski Bolesław adwokat. Członkowie Zarządu: Skrzyński Zygmunt, naczelnik Wydziału Samorządowego Województwa, Feliński Józef, saczelnik wydziału Dyr. Lasów Państwowych, Steiman prokurator Sądu Okręgowego, Woroszyński Zygmunt, inżynier, Podoski Juljan redaktor, Żurakowski Bolesław, sekretarz urzędu Akcyzowego. Komisja Rewizyjna: Czarnecki Juljan, Czerwijowski i Jankowski. W lipcu 24 r. kontakt z Zarządem Głównym L. O. P. P. zostaje nawiązany Komitet otrzymuje statut i materjały prapagandowe.

Do dn. 24 maja 1925 r., t.j. w ciągu roku, zdobywa LOPP. na Wołyniu około 4.000 członków. Jednocześnie Wołyński Komitet LOPP. przekształcony zostaje na Wołyński Komitet Wojewódzki LOPP. i w myśl statutu dokonuje nowych wyborów do Zarządu i Rady Nadzorczej, którą ówczesny statut przewidywał. Do Rady Nadzorczej wchodzą: Grażewicz Wiktor — prezes, Baczyński Stanisław, Waligórski Karol, Belke Juljusz, Hulewicz Karol, , ś. p. Skokowski Michał Pruchnik Józef, Błażojewski Bolesław, bp. Ber, Bejlin, Robakiewicz, Falik Józef, Gliklich Mojżesz. Zmienia się znacznie skład drugiego z kolei Zarządu, na miejsce wicewojewody Siedleckiego wchodzi Wojewoda Wołyński Aleksander Dębski, wiceprezesami zostają wybrani Zygmunt Skrzyński i płk. Stanisław Kalabiński, skarbnikiem b. p. Abram Gliklich, sekretarzem Skarżyński Witold, a członkami Zarządu: Staniewicz Antoni, Zwoliński Leon, Feliński Józef, Podwiński Henryk, Chomin i Gomułko Bronisław.



B. wiceprezes Zarządu Kom. Woj., Żyg. Skrzyński

Prez. Kom. Pow. w Kowlu, Ludwik Rzeszowski.





Skarbnik Kom.Pow. w Chorochowie, Michał Makowski.



Prez. Kom. Pow. w Horochowie, Walerjan Błoński.



Skarb. Kom. Pow. w Kowlu, Jan Krupiński.

Prez. Zarz. Kom. Skarbowców, inż. K. Chwalibóg.



Organizacja na terenie powiatu posuwa się szybko naprzód. Powstają Komitety Powiatowe i Koła.

Pozycje ofiar w sprawozdaniach obejmują: przedmioty i monety złote, waluty zagraniczne. Suma zebranych w czasie II Tygodnia lotniczego pieniędzy wyniosła 47.166 zł. 94 gr.

Zarząd Główny rozpoczyna budowę Instytutu Aerodynamicznego i Komitet Wołyński bierze czynny udział w gromadzeniu na ten cel funduszów.

Prace, podjęte przez Zarząd Główny, a mające na celu stworzenie trwałych podwalin dla naszego lotnictwa, tem samem rola Komitetów Wojewódzkich i powiatowych ograniczyć się musi przedewszystkiem do zbierania i przekazywania na te cele funduszów. Uświadomienie społeczeństwa, akcja propagandowa, zwłaszcza na Kresach była trudna — bez codziennej prasy, wykwalifikowanych prelegentów, nie mogła sięgnąć do mas.

Twórcą i inicjatorem lotniska w Łucku jest p. Skrzyński Zygmunt, późniejszy wicewojewoda białostocki i poleski.

Zarząd Komitetu Wojewódzkiego dnia 12.XI. 1926 r. podpisuje umowę na budowę hangaru. W r. 1927 hangar za cenę 88.000 zostaje wykończony, a jednocześnie przygotowuje się plany i fundusze do budowy domu administracyjnego, który wykończono w początkach r. 1929.

Dnia 10 kwietnia 1927 r. po jednomyślnym wyborze Ogólnego Zgromadzenia godność Prezesa Zarządu obejmuje ś. p. Władysław Mech — Wojewoda Wołyński.

W r. 1927 lotnisko ogrodzono (4.000 metr. beż.) i—wyrównano.

Równania te jednak trzeba wciąż powtarzać, ponieważ teren pocięty był okopami i rowami strzeleckiemi, które po zasypaniu stale się zapadają. W r. 1928 ś. p. Władysław Mech opuszcza Wołyń, godność prezesa Zarządu obejmuje p. wicewojewoda Kazimierz Gintowt - Dziewałtowski.

W r. 1928 następuje zgodnie z zarządzeniem Zarządu Głównego LOPP fuzja Ligi Obrony i Towarzystwa Obrony Przeciwgazowej; W dziejach organizacji jest to zarządzenie b. ważne, które później nieco będzie miało znaczny wpływ na dalszy rozwój.

Zakończenie budowy lotniska, zakup motoru dla elektrowni na lotnisku wymaga znacznych funduszów; Ogólne Zebranie zatwierdza projekt Zarządu Komitetu zorganizowania Wołyńskiej loterji Fantowej, która zasila znacznie fundusze, dając 49.000 zł. czystego zysku.

Rok 1929 stanowi osobną kartę w dziejach naszej organizacji. Dostojny Protektor Ligi Obrony, Pan Prezydent Rzeczypospolitej, prof. Ignacy Mościcki, w czasie pobytu swego na Wołyniu bierze udział w uroczystości poświęcenia i otwarcia Portu Lotniczego swego Imienia. Od tej chwili Port Lotniczy w Łucku jest otwarty dla międzynarodowego ruchu samolotów.



Uroczystość otwarcia portu lotniczego w Łucku w dniu 15 czerwca 1929 roku. Pan Prezydent Rzeczypospolitej przecina wstęgę.

Dnia 22.IX.29 urząd Prezesa Zarządu Komitetu obejmuje p. Minister Henryk Józewski, Wojewoda Wołyński i do dnia dzisiejszego go piastuje.

Lata 30—31—32 — cechuje wielki wysiłek Komitetu Wojewódzkiego w kierunku przygotowania ludności Wołynia do Obrony Przeciwlotniczo-gazowej.

Dwie ekspedycje czołówki samochodowej docierają do najdalszych zakątków Wołynia, uświadamiając ludność przy pomocy filmów i pogadanek.

Wielka ilość kursów w miastach, urządzanych na terenie wszystkich powiatów dla najrozmaitszych warstw społecznych, świadczy, że akcja ta znajduje należyte zrozumienie.

Najlepszą ilustracją popularności LOP P na Wołyniu będzie krótkie zestawienie powiększającej się liczby członków, niezależnie od konjuktury finansowej.

Rok	Komitetów powiatowych	Kół miejscow.	Członków rzeczyw.	Członków popier. i młodzieży
1924	3	80	4.000	—
1925	9	132	7.007	—
1926	10	168	7.949	—
1927	10	171	8.200	—
1928	10	177	8.118	—
1929	11	180	10.000	9.000
1930	11	183	12.295	8.100
1931	12	189	12.500	7.500
1932	13	231	14.554	6.966

Co do liczb, zwłaszcza z pierwszego okresu organizacji, należy je traktować w przybliżeniu. W sprawozdaniu 1928 r. brak jest danych z Komitetu Kowelskiego, czyli liczba jest mniejsza od rzeczywistej. Uderza również liczba członków popierających, która w ciągu jednego roku dosięgła około 9.000 członków, aby w następnych latach spaść do 6.966. Tłómaczy się to zubożeniem i tem, że często dziatwa zbiorowo, jako klasa, opłaca pojedyńczą składkę członkowską, podczas, gdy dawniej, każde dziecko otrzymywało legitymację.

O wysiłkach Komitetów Wojewódzkiego i Powiatowych w dziedzinie szkolenia w obronie przeciwlotniczo-gazowej najdokładniejsze pojęcie dadzą liczby; kursów Obrony Przeciwlotniczej i Gazowej zorganizowano 60, przeszkolono 1342 osoby; 20-godz. kursów podinstruktor. 50, przeszkolono 1181 słuchaczów; kursów 10-godz. informacyjnych 131, przeszkolono 6369 osób, Kursów elementarnych 5-cio godzinnych 10, przeszkolonych 910 osób, Kursów dla Straży Pożarnych 30 — przeszkolono 433; Drużyn O.P.G. 42 — przeszkolono 518, Kursów dla P.C.K. 18 — przeszkolono 534; Zaopatrzono w sprzęt dwie drużyny O.P.G., Ćwiczeń O. P. L. 51. Ćwiczeń z drużynami O. P. G. 96; odczytów odbyło się 120 — słuchaczów 15.718; Pogadanek dla młodzieży 81 — słuchaczów 8.447; Pokazów gazowych 32 — widzów 21.000; Pokazów filmowych 41 — widzów 9.588; Wystaw O. P. L. G. 3 — widzów 9.600; konkursów modeli latających 4 — uczestników 63.

Podając na początku sprawozdania imienny spis członków Zarządu Komitetu Wojewódzkiego, którzy prace L.O.P.P. na terenie Wołynia zapoczątkowali poniżej podajemy skład obecnego Zarządu.

Prezes Zarządu p. Minister Henryk Józewski, Wojewoda Wołyński, Wiceprezes Inż. Kazimierz Chwalibóg, Prezes Izby Skarbowej, Wiceprezes Zarządu p. Płk. Dypl. Antoni Żurakowski, Dowódca Garnizonu, Skarbnik Zarządu p. Dr. Stefan Hierowski, Wicedyrektor Banku Polskiego, Sekretarz Zarządu p. Dr. Witold Habich, Naczelnik Wydziału Zdrowia.

Członkowie Zarządu: P.P. Henryk Kra-

siński, Naczelnik Wydziału Wojskowego, Mjr. Franciszek Machowski, Dowódca III Dyonu 13 p. a. p. Kwiryn Mańkowski, Radca Prawn. Dyr. Las. Państw. Inż. Walenty Nowacki, Kierownik Wydz. Przemysłowego.

Członkowie Zarządu z Urzędu: P. P. Jerzy Sittauer-Bonkowicz, Starosta Łucki, Prezes Komitetu Powiatowego. Radca Sirko Eugenjusz, Wiceprezes Komitetu Skarbowców, Henryk Romaszkiewicz, Komisarz Komitetu Policji Państwowej; Zastępcy Członków Zarządu: P. P. Inż. Franciszek Księżopolski, Dyrektor O.K. R. P. Mojżesz Gliklich i Józef Tendziegolski, Naczelnik Wydziału Rolnego.

Od czasu oficjalnego otwarcia lotnisko w Łucku jest chętnie odwiedzane tak przez samoloty wojskowe, jak i cywilne. Od paru lat stale w miesiącach letnich stocjanuje w Porcie Lotniczym trzymotorowy Foker, który wykonuje powietrzne fotografje pomiarowe. Przez lotnisko w Łucku przeciągnęły 4-ry rajdy awjonetek, z których w roku 1931 dużą sensację wywołał „lot lotniczek polskich dookoła Polski". Lotniczki serdecznie podejmowane były przez Zarząd Komitetu Wojewódzkiego.

Modelarni L. O. P. P. przy szkołach jest 19, z liczbą modelarzy około 200.

Podkreślić też należy ofiarną pomoc Komitetu Policyjnego L.O.P.P., który sumą 16.069 zł. przyczynił się do zakończenia budowy Portu Lotniczego. Również na



Hangar na lotnisku w Łucku.



Kinoteatr w Kostopolu własność L. O. P. P.



Lot szybowca, zbudowanego przez Koło Szybowcowe w Łucku.

ten cel, poza składkami normalnymi Leśnicy Wołyńscy ofiarowali 1.250 zł.

W roku 1931 powstały dwa koła szybowcowe, w Kowlu i Łucku. Koło Łuckie wybudowało własny szybowiec wedle planów dostarczonych przez aeroklub Lwowski.

Dzieje dziesięciolecia Komitetu Wojewódzkiego są jednocześnie historją Komitetów Powiatowych, które mając bezpośredni kontakt ze społeczeństwem, pracę na terenie Wołynia prowadzą. Dzięki rozszerzeniu się naszego programu, dzięki tak ważnemu zagadnieniu, jak Obrona Przeciwlotniczo-gazowa Państwa, akcja ta zwłaszcza w ostatnim roku niepomiernie wzrosła.

Komitet Dubieński powstał dn. 6. X. 1924 roku. Obecnie Kół 23, członków rzeczywistych 746, kół szkolnych 2 — członków wspier. 307. Z pośród członków pierwszego Zarządu pozostał i do dnia dzisiejszego piastuje godność sekretarza j. J. Werner. Prezesem obecnego Zarządu jest p. Wł. Orzechowski, zastępca starosty.

Komitet Horochowski — istnieje od 10.XI. 1924 roku. Obecnie kół 7, członków rzecz. 544, popierających 46. Z pośród członków, którzy należeli do pierwszego Zarządu pozostali: P.P. Walerjan Błoński, wielokrotny Prezes Zarządu i p. Michał Makowski, Skarbnik. Przewodniczy obecnie p. J. Buyko, Starosta Powiatowy.

Komitet Kostopolski — zorganizowany w listopadzie 1925 roku. Kół 9, członków rzecz. 463, popier. 740 kół 2. Z pośród osób należących do pierwszego Zarządu nie pozostał nikt. Obecnie przewodniczy p. Stanisław Sas — Kluczyński, Zastępca Starosty.

Komitet Kowelski — powstał w listopadzie 1924 roku. Kół 33 — członków rzecz. 663, popieraj. 574 — kół 6. Z pośród członków pierwszego Zarządu pozostali: P. P. Jan Krupiński, długoletni i dotychczasowy skarbnik Komitetu, Józef Falik, obecnie pracuje w Komitecie Krzemienieckim, p. Bronisław Plebański, Wiceprezes Zarządu i p. Ludwik Rzeszowski, długoletni Członek Zarządu, a obecnie Prezes Zarządu.

Komitet Krzemieniecki — zorganizowany w listopadzie 1925 roku. Kół 17, członków rzecz. 1.146 — członków popier. 474, kół 5. Z pośród członków dawnego Zarządu do dnia dzisiejszego pracuje p. Michał Rzeppo, długoletni Sekretarz Zarządu. P. Poseł Puławski, aczkolwiek obecnie do Zarządu nie należy, jednak zawsze w czasie pobytu w Krzemieńcu w pracach L.O.P.P. czynny udział bierze. Przewodniczący Zarządowi St. Czarnocki — Starosta Powiatowy.

Budowa baraku P. W. lotniczego w w Łucku.



Komitet Lubomelski — zorganizowany w roku 1925, kół 14 — członków 338 rzecz. Od początku założenia przewodniczył Komitetowi Ks. Dziekan Stefan Jastrzębski; po jego rezygnacji urząd prezesa objął p. Bolesław Żakowicz — Zastępca Starosty.

Komitet Łucki — zorganizowany w grudniu 1925 roku. Kół 37, członków rzeczyw. 2.874, popier. 3451. Z pośród osób należących do pierwszego Zarządu pozostali P. P. Piotr Kułaczkowski i Feliks Dubrawski. Godność Prezesa piastuje p. Jerzy Sittauer Bonkowicz, Starosta Powiatowy.

Komitet Rówieński — zorganizowany w roku 1925. Kół 33 członków rzeczyw. 1601 — członków popierających 1.014, kół 18. Z osób należących do pierwszego Zarządu nie pozostał nikt. Godność Prezesa Zarządu piastuje obecnie p. Kazimierz de Berg, Zastępca Starosty.

Komitet Sarneński — zorganizowany dn. 1.XII — 1925 roku. Początkowo należał do Komitetu Wojewódzkiego Poleskiego, a od marca 1931 roku należy do Komitetu Wołyńskiego. Kół 16 — członków rzeczyw. 320. Z pośród osób, należących do pierwszego Zarządu, pozostał tylko p. Burmistrz I. Makarewicz. Godność Prezesa piastuje obecnie p. Dr. Franciszek Grzesik, Starosta Powiatowy.



Modelarnia lotnicza przy szkole powszechnej im. Staszica w Ostrogu nad Horyniem.

Komitet Włodzimierski zorganizowany w roku 1926 — kół 14, członków rzecz. 650, popier. 160 kół 3. Godność Prezesa piastuje p. Zygmunt Kubicki — Starosta Powiatowy.

Komitet Zdołbunowski zorganizowano 19.V. 1925 roku. Kół 6, członk. rzecz. 423, popierających 200 — kół 16. Z pośród długoletnich Członków Zarządu wymienić należy p. Zagórskiego. Prezesem Zarządu jest p. W. Iwański, Zastępca Starosty.

Komitet Policji Państwowej powstał w roku 1924, kół 11, członków rzecz. 1786. Od czasu powstania Koła P.P. a potem Komitetu, aż do roku 1932, stanowisko Komisarza Komitetu pełnił p. podinsp Stefan Halewski. Obecnie obowiązki te objął p. komisarz Henryk Romastkiewicz.

Komitet Skarbowców powstał w roku 1932 i posiada kół 11, członków około 3000. Godność Prezesa Komitetu piastuje p. Inż. Kazimierz Chwalibóg. Prezes Izby Skarbowej.

L.O.P.P. w Gdańsku

POLSKIE INSTYTUCJE W GDAŃSKU KTÓRE POPIERAJĄ L.O.P.P.

DYREKCJA OKRĘGOWA P. K. P.





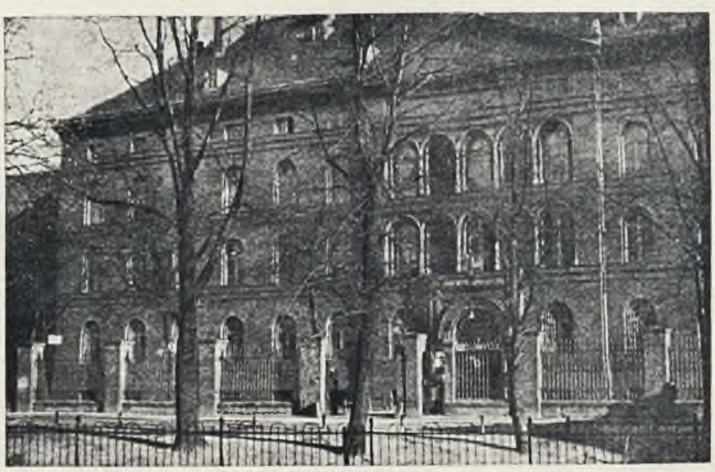
KOMISARJAT GEN. R. P.

POLSKI DOM AKADEMICKI





GIMNAZJUM POLSKIE



POCZTA POLSKA

Dnia 18 grudnia1929 r. powstał Komitet L. O. P. P. Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Gdańsku.

Skład Zarządu Komitetu jest następujący:

Prezes inż. Włodzimierz Gruetzmacher, wiceprezes Mgr. Józef Pospischil, skarbnik p. Stanisław Stanowski i sekretarz Mgr. Michał Brzozowski, jako członkowie P. inż. Henryk Thomas i p. p. Tadeusz Jabłoński.

Należy podkreślić, jako charakterystyczny fakt, że Zarząd Komitetu niemal bez zmian spełnia swe funkcje po raz trzeci t. j. od r. 1929 do chwili obecnej.

Rozwój i działalność Komitetu ilustrują najlepiej cyfry:

w r. 1929 Kół 19 członków 2399, w r. 1930 Kół 35 członków 6372, w r. 1931 Kół 37 członków 6871, w r. 1932 Kół 55 członków 9523, w r. 1933 (do dn. 1.4. 33 r. Kół 57 członków 9571.

Działalność Komitetu nie ograniczała się jedynie do zbierania funduszów na rzecz Komitetu Wojewódzkiego: Komitet Dyrekcyjny korzystając z tego, że pewna część jego członków zadeklarowała wyższe składki, niż przewiduje sta tut Ligi, ze środków w ten sposób zebranych wypłaca do 1929 r. jedno a od 1932 r. cztery stypendja dla studentów wydziału lotniczego Politechniki Gdańskiej (Polaków), oraz wydatnie subsydjuje Aeroklub Gdański (dawniej Aeroklub Akademicki w Gdańsku). Pozatem Komitet zaangażowawszy instruktora p. Siedleckiego, prowadzi obecnie akcję w kierunku zakładania nowych Kół Kolejowych L. O. P. P. (od 1932 r.) i werbowanie nowych członków, oraz w r. 1932 na większą skalę propagował szybownictwo.

Rezultatem dotychczasowym tej akcji, jest założenie Kół Szybowcowych w Tczewie, Bydgoszczy, Toruniu, Chojnicach i Brodnicy. Koło Kolejowe Szybow-



PILOCI AEROKLVBV GDAŃSKIEGO

cowe w Tczewie dzięki niezmordowanej pracy inicjatorów (Pp. Lizonia, Grabowskiego) zbudowało pierwszy szybowiec własnemi siłami typu C. W. J. 1. Pozostałe Koła (Bydgoszcz, Chojnice i Brodnica) rozpoczęły już budowę szybowców, korzystając z subwencji Komitetu Dyrekcyjnego, oraz porad instruktora.

Dalszym etapem działalności Komitetu, rozpoczętym w bieżącym roku, jest uświadamianie rodzin kolejarzy o niebezpieczeństwie i środkach nowoczesnej wojnygazowej i rozpoczęcie budowy schronów przeciwgazowych i przeciwbombowych.

W zakończeniu należy podkreślić pewne cechy Komitetu a mianowicie: specyficzne trudne warunki pracy, wobec czego specjalnie należy podkreślić stałe utrzymywanie łączności z centralnemi organami Ligi, w zrozumieniu, że na Pomorzu tylko wspólny wysiłek całej ludności może zapewnić bezpieczeństwo, oraz podkreślić rolę kulturalną propagandy na rzecz Ligi na Pomorzu, co jest rownocześnie pracą dla utrzymania i budzenia jego polskości.

Przed zorganizowaniem Komitetu L O P. P. istniał „Komitet Obrony Państwa Pracowników Dyrekcji Gdańskiej". Organizacja ta powstała w 1926 r. z inicjatywy ówczesnego Prezesa Dyrekcji Gdańskiej p. Inż. Tadeusza Czarnowskiego. W przeciągu swego istnienia Komitet Obrony Państwa dokonał znacznego dzieła, a mianowicie głównie swoim sumptem (96.956 zł.) przyczynił się do budowy pierwszej w Polsce Bursy dla 50 uczni Cywilnej Szkoły Mechaników Lotniczych w Bydgoszczy, zyskując przez to nazwę Fundatora Bursy. W skład Zarządu tego Komitetu wchodzili: jako prezes Mgr. Stanisław Chołowicz, wiceprezes Dyrekcji Gdańskiej, jako wiceprezes Komitetu inż. Edward Stecewicz, Naczelnik Oddz. Mech. P. K. P. w Bydgoszczy, jako skarbnik p. Leon Stanowski, Naczelnik działu księgowości Dyrekcji, oraz jako sekretarz Mgr. Michał Brzozowski.

1923 LOPP 1933



RATVSZ PRAWOMIEJSKI



Kaliski komitet powiatowy

Komitet Powiatowy L. O. P. P. został zorganizowany w końcu 1923 roku.

Rok sprawozdawczy 1932 wykazuje, że prace komitetu, jeżeli nie dają jakichś nadzwyczajnych, błyskotliwych efektów, to jednak w miejscowych warunkach Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej zdobyła sobie zaufanie społeczeństwa, stając się ważkim czynnikiem przy organizacji obrony ludności cywilnej na wypadek wojny.

Sprawozdanie finansowe za 10 lat istnienia miejscowego Komitetu L. O. P. P. wykazuje, że w dochodach uzyskano sumę 124.109 zł. 44 gr., w wydatkach 93.617 zł. 17 gr., w czego Komitet Wojewódzki w Łodzi otrzymał sumę 53.119 zł. 53 gr.

Ze sprawozdania za rok 1932 przytaczamy następujące dane:

Ilość Kół na dzień 31 grudnia 1933 r. wynosi 25 Kół Miejscowych i 18 Kół Szkolnych o łącznej liczbie 1114 członków rzeczywistych i 1935 członków popierających. W tymże roku sprawozdawczym wygłoszonych zostało 60 odczytów (z czego 35 ilustrowanych przeźroczami); wyszkolono 10 drużyn o. p. gaz., przeprowadzono 25 kursów informacyjnych o łącznej liczbie 1843 słuchaczy, ponadto przeprowadzono dwa kursy podinstruktorskie (74 słuchaczów). W bieżącym roku prócz kontynuowanych licznych kursów informacyjnych, przeprowadzono 3 kursy podinstruktorskie, oraz 1 kurs instruktorów III kat., na którym uzyskało świadectwa 35 słuchaczów.

Nowoobrany w dniu 24 marca b. r. Zarząd składa się z następujących osób: p. star. pow. H. Ostaszewski, insp. szk. J. Borzęcki, magister W. Chrzanowski, dyr. magister Pertkiewicz, prez. m. M. Szarciszewski, płk. dypl. Okulicz Kozaryn, ras. dyr. L. Wicher, ppłk. em. S. Żupański, zastępcy: ks. prob. S. Zaborowicz, dyr. R. Zarębski. Instruktorem powiatowym jest p. A. Tomankiewicz, instr. I kat.

Komitet Powiatowy w swych poczynaniach napotyka się z nader życzliwem poparciem zarówno sfer wojskowych z p. gen. Karaszewicz - Tokarzewskim na czele, jak i władz samorządowych.

Na specjalne podkreślenie zasługują poczynania magistratu m. Kalisza, który od szeregu lat prowadzi prace związane z akcją L. O. P. P., a których ukoronowaniem będzie budowa pokazowego schronu przeciwgazowego, jak niemniej życzliwe poparcie Sejmiku Kaliskiego, który swemi subsydjami od szeregu lat wydatnie wspiera akcję prowadzoną przez Komitet Powiatowy.

ŚCISŁY KOMITET KÓŁ PAŃ



Do ważnych prac, jakie kobieta w Polsce ma do spełnienia dołącza się jeszcze obowiązek zaznajamiania się obroną przeciwgazową, gdyż w dobrem przygotowaniu obrony, leży utrzymanie i siła pokoju.

Zofja Wróblewska.

6.IV. 1933 Warszawa.

Najmłodszem ogniwem w LOPP jest Organizacją Koła Pań, powołana do życia przez ś. p. Prezydentową Mościcką w celu zebrania funduszów dla szybszego ukończenia budowy Cywilnej Szkoły Obrony Przeciwgazowej w Warszawie.

Na zaproszenie Pani Prezydentowej i pod Jej przewodnictwem odbyło się na Zamku w dniu 13 czerwca 1930 r. zebranie przedstawicielek organizacyj kobiecych, które po wysłuchaniu informcayjnego referatu Prezesa Komitetu Budowy, dr. Z. Martynowicza, powołało do życia „Koło Pań" przy Komitecie Budowy Cywilnej Szkoły Obrony Przeciwgazowej.

Statut organizacyjny przewidywał założenie w stolicy Koła Centralnego, a na prowincji Kół wojewódzkich i powiatowych, złożonych z przedstawicielek organizacyj kobiecych danego terytorjum. Jako cel swój Koło Pań zakreśliło nietylko pomoc przy zbieraniu funduszów na budowę powyższej szkoły, lecz także propagandę szkolenia przeciwgazowego ludności cywilnej, a specjalnie przeszkolenia członkiń stowarzyszeń kobiecych. Szerokiej propagandzie idei szkolenia przeciwgazowego służyły odpowiednie druki propagandowe i żywe słowo, głoszone na odczytach przez fachowo przygotowanych prelegentów. Przeszkolenie kobiet odbywać

P. Zofja Chluska Skarbniczka Ścisłego Komitetu.



się miało za pośrednictwem kursów.

Po półtorarocznej działalności, polegającej głównie na zbieraniu funduszów, organizacja Koła Pań C. S. O. P. uległa zmianie, przystosowując się do ogólnej organizacji L.O.P.P. Zmieniono przedewszystkiem nazwę i Zarząd dawny Koła Pań CSOP. przemianowany został na Komitet Ścisły Kół Pań LOPP. W myśl zatwierdzonego przez Radę Główną LOPP. regulaminu, Zarząd Komitetu Ścisłego pozostaje w tym samym składzie aż do utworzenia 100 Kół Pań.

Przy Komitecie Ścisłym pozostała Sekcja Organizacji Prowincji, inne zaś Sekcje jak: Dochodów Niestałych, Propagandowa, Szkolenia i Członkowska, wcielono do Warszawskiego Koła.

Zadaniem Kół Pań jest rozszerzanie akcji LOPP. przez: a)

P. Janina Dzięciołowska Sekretarka Ścisłego Komitetu.



zbiórkę funduszów na zbiórkę funduszów na wykończenie budowy C.S.O.P. — b) szerzenie propagandy — c) werbowanie członkiń w celu organizowania i szkolenia kobiet dla obrony przeciwgazowej kraju.

Dla umożliwienia realizacji powyższych punktów, delegatki Kół Powiatowych odbywają dwa razy do roku zebrania, na których uchwalają program pracy i wybierają delegatki na ogólny Zjazd Kół Pań w Warszawie.

W ciągu swego blisko trzyletniego istnienia Koło Pań CSOP., a następnie Komitet Ścisły Kół Pań LOPP. rozwinął działalność swoją w następujących kierunkach:

1) zorganizował 18 kursów przeszkoleniowych, które ukończyło 703 pań. Były to kursy informacyjne, które w ciągu 8, względnie 20 godzin wykładów zaznajamiały słuchaczki z najbardziej kardynalnemi zasadami obrony przed atakami gazowemi, oraz z używaniem maski przeciwgazowej. Słuchaczki tych kursów rektrutowały się z najrozmaitszych sfer. Przedewszystkiem stanęły do apelu organizacje kobiece o wypróbowanej sprawności pracy społecznej, jak „Rodzina Wojskowa", Stow. Zjedn. Ziemianek, Stow. „Młode Mrówki", Zw. Pracy Obywatelskiej Kobiet i Org. Przysp. Kobiet do Obr. Kraju: Dalej zgłosiły się na kursy kobiece związki pra-



P. Janina Makowska Wice-Przewodnicząca Warszawskiego Koła Pań.

co\ uicze, oraz szarytki. Poza temi grupami z kursów informacyjnych korzystają stale kobiety, które zgłaszają się dzięki propagandzie. Kursy te, których kierowniczką jest inż. H. Starczewska, odbywają się w lokalu własnym Koła Pań LOPP. w Warszawie przy ul. Długiej 50.

2) prowadził systematyczną i planową propagandę haseł obrony ognisk domowych przed atakami gazowymi, podkreślając zawsze i wszędzie specjalną rolę kobiety w tej akcji obronnej. W tym kierunku pojawił się cały szereg artykułów w prasie codziennej i perjodycznej, oraz popularna broszura p. t. „Naucz się bronić przed gazami bojowemi", zawierająca 73 pytania i odpowiedzi, oraz dziesięcioro przykazań obrony przeciwgazowej. Wydano także propagandowy afisz, projektu art. mal. H. Szczyglińskiego, rozplakatowany w całym kraju. W tramwajach warszawskich ukazały się w kilku tekstach hasła Koła Pań LOPP., rozmieszczone gęsto na uchwytkach. W druku znajduje się obecnie nowy afisz, wykonany przez ucznia Akademji Sztuk Pięknych pod kierownictwem prof. Bartłomiejczyka, malujący cały tragizm domowego ogniska po ataku nieprzyjacielskich samolotów. Planowane jest również wydanie ulotek propagandowych.

3) urządził cały szereg imprez dochodowych, jak: loterje żywnościowe, dancingi, bale i t. p. oraz wydano karty korespondencyjne humorystyczne.

Ogólna suma zebranych przez Koło Pań pieniędzy na dzień 31 grudnia 1932 wynosi 149.778 zł. 48 gr., na co składają się dochody z imprez, składki członkowskie, oraz dowolne ofiary.

Jednym z najważniejszych zadań Komitetu Ścisłego jest także organizowanie Kół prowincjonalnych, które powstają przy Komitecie LOPP. wojewódzkich, powiatowych, względnie miejskich.

Warszawskie Koło Pań L. O. P. P. liczyło w dniu 31 grudnia 1932 r. 1052 członkinie.

Wielkie zainteresowanie się sfer kobiecych sprawą obrony przeciwgazowej datuje się od chwili, gdy z inicjatywy Koła Pań LOPP. odbyło się zebranie przedstawicielek wszystkich stowarzyszeń kobiecych, bez względu na ich zabarwienie. Zebranie to postanowiło wytężyć siły wszystkich organizacyj kobiecych, celem dokończenia budowy Cywilnej Szkoły Obrony Przeciwgazowej i szerzenie na swoim terenie propagandy idei L. O. P. P. Nazwy tych stowarzyszeń, których wysiłkiem Szkoła Obrony Przeciwgazowej zostanie wzniesiona, wyryte będą na tablicy wmurowanej w gmachu Szkoły i otoczą one wieńcem wieczystej chwały płaskorzeźbę ś. p. Michaliny Mościckiej przewodniczki rzesz kobiecych w dziale dokończenia budowy Cywilnej Szkoły Oprzygotowania się do obrony kraju.

Ścisły Komitet Kół Pań LOPP.:

Przewodnicząca — Zofja Wróblewska

Vice-Przewodnicząca — Antonina Płodowska

Sekretarka — Janina Dzięciołowska

Zastęp. Sekretarki — Helena Floryanowiczowa

Skarbniczka— Zofja Chluska

Organizacja Prowincji — Barbara Wodzińska

Propaganda — Janina Dunin - Wąsowiczowa.

Czolnkinie: Zofja Leśniewska, Marja Nagórna, Halina Górecka, Zofja Moraczewska, Kazimiera Neronowicz - Szpilewska, Irena Pogorzelska, Irena Wawelbergowa, Zofja Spokorny, inż. Halina Starczewska, inż. Marja Sągajłło, inż. Jadwiga Bobińska, Marja Kedenacówna

Warszawskie Koło Pań L. O. P. P.

Przewodnicząca — Zofja Leśniewska

Vice - Przewodnicząca — Janina Makowska

Sekretarka — Marja Tańska



P. Zofja Leśniewska Przewodnicząca Warszawskiego Koła Pań.

Zastęp. sekretarki — Zyta Sikorska

Skarbniczka — Zofja Chluska.

Członkinie: Marja Skokowska, Marja Jarosławska, Marja Nusbaumowa, Marja Rudniewska, Janina Wołłowiczowa.

Sekcja Szkolenia — inż. Halina Starczewska.

Propaganda — Janina Dunin - Wąsowiczowa

Loterja Fantowa Warsz. Koła Pań.



F. A. Ossendowski
Moja Polska
NOWELA

Już dwustu tysięcy kilometrów, przelecianych w Polsce i zagranicą, dobiegał pilot Wacław Warsz, a nic podobnego mu się nie przydarzyło ani razu przedtem.

Stało się coś takiego, co do gruntu zmieniło jego pogląd na lotnictwo i na zawód pilota.

Ale co tam — zawód i lotnictwo! Zmieniło się wszystko, a z tem razem i sam Warsz!

Nic nie znacząca przygoda, a jakże niespodziewane i potężne miała skutki!

Pilot musiał startować z Warszawy do Paryża.

Samolot jego, gotowy do odlotu, oczekiwał na lotnisku przybycia pasażerów. Jakoś się spóźniali, chociaż godzina startu już się zbliżała.

— Panie pilocie! — posłyszał Warsz głos przedstawiciela kompanji lotniczej, — poleci pan dziś lekko, bo ta cudzoziemska komisja została zatrzymana w Warszawie. Będzie pan miał tylko jedną pasażerkę.

W tej samej chwili zajechała taksówka i młoda, skromnie ubrana panienka z podręczną walizką w ręku, wysiadła z wozu, skierowała się ku samolotowi.

Warsz w przelocie tylko rzucił na pasażerkę obojętne spojrzenie i skinął na mechanika.

— Czas na nas! — mruknął do niego, nakładając hełm.

W kilka minut potem, samolot był już nad Warszawą, podnosząc się na ustawową wysokość.

Piękny, pogodny poranek coraz bardziej rozświetlał się ciepłemi, złotemi promieniami.

Niebo — głębokie i przezroczyste, chłonęło blask słońca. Zdawało się, że pije je z chciwą rozkoszą, z ledwie dostrzegalnemi drżeniami.

W słonecznej mgiełce, majacząc ciemnemi konturami, przepłynęła ostatnie peryferje miasta, tam i tam błysnęła, niby klinga szabli, Wisła. Zaczęły się kwadraty pól, czarne plamy drzew i smutnie stojące domy. Znacząc się białym pióropuszem, biegł pociąg podobny do czarnej gąsienicy.

Wszystko, co ogarniał wzrok pilota, wszystko to — widziane dziesiątki razy, nabierało w rozszalałej powodzi światła i nagłych błysków szczególnego łagodnego uroku i budziło rozczulenie.

Mimowoli obejrzał się i spojrzał na pasażerkę.

Panienka siedziała bez ruchu zapatrzona w daleki horyzont.

Warsz spostrzegł, że była brzydka. Miała blade, wyraziste oczy, grube wargi i szarą cerę. Płowe, bezbarwne włosy wybijały się z pod granatowego beretu.

Pilot dojrzał, że usta jej lekko drgały, ni to na płacz, ni to na drwiący uśmiech. Odwrócił się natychmiast i pomyślał:

— Zapewne lada chwila zachoruje...

Postanowił nie patrzeć na nią więcej i wkrótce zapomniał o niej. Nie obchodziła go wcale, nie więcej w każdym razie od tej komisji, co, zapłaciwszy za przelot, pozostała w Warszawie.

Zaczął przypominać sobie trzy ostatnie dni, spędzone na krótkim urlopie. Nie zmarnował ani chwili czasu i wyśmienicie się zabawił w stolicy z kolegami i przyjaciółmi.

— Przemiła ta szelmutka z „Adrji"! — mignęła mu myśl a wspomnienia o „szelmutce" sprawiło mu przyjemność, bo wyprężył pierś i z jakąś lubością wciągnął powietrze.

— Tańczy, jak bóstwo!... Zwinna, jak żmijka! — podszepnęło mu wspomnienie i wywołało uśmiech na czerniawej, ściągłej twarzy pilota.

— Tak! — pomyślał. — Nie podobna ona do tego koczkodona, co tam siedzi za mną i zapewne jedzie już do Rygi.

Zapominając o swem postanowieniu, obejrzał się natychmiast i od tej chwili długo nie mógł już oczu oderwać od pasażerki.

Wydało mu się, że tamta „brzydka" wypadła z samolotu, a na jej miejsce niewiadomo skąd i jak — zjawiła się inna, — zupełnie inna, chociaż miała na sobie taki sam bronzowy płaszczyk z kretami i granatowy berecik.

Panienka stała wpatrzona w sunący na dole krajobraz. Miała ramiona rozwarte, jakgdyby chciała niemi objąć wszystko, na co padało spojrzenie jej płonących, zachwyconych oczu. Bił z nich blask i siła porywająca i zaraźliwa, gdyż Warsz odczuł nagłe podniecenie i niejasny jeszcze niepokój. Usta dziewczyny rozchyliły się prawie namiętnie i ukazały oślepiająco białe, ostre ząbki, co nadawało zarumienionej i naturalnej twarzy wyraz drapieżności.

Pilot nie spuszczał z niej zdumionego i strwożonego wzroku.

Panienka, rozkładając ramiona coraz szerzej, pochyliła główkę, aby lepiej widzieć uciekającą ziemię. Wtedy uszu Warsza dobiegł jej gorący głos, chociaż rzucała niemal szeptem słowa urwane.

Pilot zdjął hełm i, przechyliwszy głowę, słuchał.

— Polska!... moja Polska!... Moje rzeki... Moje lasy... drogi... miasteczka i wioski... Moje.. moje wszystko — ukochane!

Warsz nagle zrozumiał wzruszenie, zachwyt i zmianę w wyrazie twarzy „brzydki".

Ogarnęła ją niczem nie powstrzymana radość, uczucie dumy i miłości, gdy oto, przelatując nad Polską, ujrzała ją — wielką, spokojną, zalaną słońcem od kresu niemal i do kresu.

— Mamy Polskę, naszą Polskę... moją Polskę! — wyszeptał mimowoli w porywie namiętnym.

Wydało mu się, że widzi w tej chwili korowody przezroczystych, promiennych cieni, sunących na falach drgającej mgiełki świetlnej. Wszystkich, wszystkich rozejrzał i wszystkich poznał — od najdawniejszych królów i hetmanów sławnych, do bohaterów ostatniej wojny, od wysoko narodzonych panów — do szarych, nikłych widm kmiecych i ziemistych zjaw „nieznanych żołnierzy".

Płynęły i snuły się wszędzie te korowody obrońców, ojczyzny, pomnożycieli jej potęgi i budowniczych życia.

Mocniej wpił się palcami w kierownicę i jął powtarzać z zaciętym uporem:

— Moja Polska... moja... moja!

Warsz uświadamiał sobie, że wozi pasażerów i pocztę, teraz zrozumiał, że wiezie ideę miłości dla tej ziemi i jej ludu — pracowitego, spokojnego, co w ziemię tę, kwadratami pól pociętą, korzeniami swemi wrósł mocno i wyrwać jej sobie nie da.

W tej chwili nędznemi i wstrętnemi wydały mu się skargi i narzekania na ciężkie życie w Polsce i na wszystko, co było przykrem, niemal wrogiem, ponieważ nie wyczuwano głęboko, iż nowy na tej ziemi wykuwano byt i nową przyszłość tworzono w znojnym, ofiarnym wysiłku.

Pochylił się jeszcze niżej, aby mogła go lepiej słyszeć, i krzyknął:

— Pani jest cudna!

Pasażerka oprzytomniała i usiadła zmieszana.

Na postoju, podszedł do niej i bez słów przycisnął do ust jej drobną dłoń.

W oczach miał łzy, a w sercu wzbierała mu gorąca fala wdzięczności i uwielbienia.

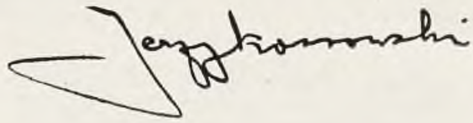
„Brzydka" stała się niewymownie piękną dla niego i porywającą. Nie oddałby jej teraz nietylko za sympatyczną „szelmutkę" z „Adrji", lecz nawet za wszystkie siedem gracji.

Wyczuwał każdym atomem mózgu i krwi, że ta „brzydka" w ciężkiej dla kraju dobie stanęłaby na niedosiężnej wyżynie Polskiej Kobiety.

Warsz był dumny, że wiózł ją swym samolotem.

— Dowiozę cię bezpiecznie, nie bój się, ufaj mi! — myślał, patrząc w ślad idącej z lotniska wątłej postaci dziewczęcej w brunatnym płaszczyku i granatowym berecie.

SZCZĘŚCIARZ



Wszyscy zazdrościli Krzyżakowi jego dziwnego szczęścia. Czego się tknął, udawało mu się nadzwyczajnie; gdzie inni łamali gnaty, on wychodził cało, kiedy miał lecieć, słońce wyłaziło choćby tylko na czas jemu potrzebny. Kiedy szukał kwatery, znajdywał ją w pałacu; gdy grał w karty ogałacał wszystkich z pieniędzy; gdy jechał na urlop, Włosi robili ofensywę; kiedy wracał na front, wszystko się uspokajało. Jednem słowem, Krzyżak był to szczęściarz, jakich nie wielu. Nie był ładny, a dziewczyny za nim szalały. Opędzać się musiał, bo byłby marnie zginął. Byłyby go poprostu zjadły! Wszyscy zazdrościli Krzyżakowi jego dziwnego szczęścia.

A on sam brał je tak, jak je brać należało: Nie dziwił się zupełnie, przyjmował je najspokojniej w świecie i nie peszył się przestrogami przyjaciół, żeby nie był zbyt pewny siebie i, tu i ówdzie, struny nie przeciągał. Wierzył w swoją gwiazdę zupełnie ślepo, twierdząc, że gdyby jej niedowierzał, toby ją na siebie obraził. I miał słuszność. Szczęśliwa gwiazda nie zawiodła go: Wyszedł z wojny nietknięty, zdrów i cały, przeżył wojnę i żyje do dzisiejszego dnia. Nie jest może już tak beztroski, jak przed piętnastu laty, ale lubi się pośmiać i zabawić i ma w sobie dużo pogody i uśmiechu. Szczęście dopisuje mu jak dawniej i żyje spokojnie. Wszystko mu się wiedzie i udaje... Choć nie. Nie wszystko... Nie. Nie ma szczęścia do zwierząt.

Tak. Zapomniałem o tem powiedzieć. Poprostu ze zwierzętami nie wiedzie mu się. Tak się jakoś dziwnie zawsze składa, że jakiekolwiek zwierzę chował, traci je w krótkim czasie w sposób nagły! czasami nawet przykry. A muszę dodać. że lubi zwierzęta i to nawet bardzo. Sam mi opowiadał, że zawsze przepadał za psami, jako mały chłopak chodował króliki, świnki morskie, gołębie, ale nigdy mu się dobrze nie chowały. Toteż kiedy miał lat piętnaście, czy szesnaście, zarzucił wszelką hodowlę ulubionych przez chłopaków zwierzaków. Gdy jednak podczas wojny znalazł się w eskadrze lotniczej na włoskim froncie, zdarzyło się tak, że na jakiejś kwatezre znalazł kota. Był to ot. mały kociak, mający chyba nie więcej, jak pięć miesięcy. Nie był ładny, ale za to jakiś taki śmieszny w kształcie, pełen zaufania w zachowaniu i, jak się Krzyżakowi zdawało, jakiś taki pieszczotliwy i inteligentny, że kiedy zmieniał kwaterę, zabrał kota ze sobą.

Kocisko zaaklimatyzowało się w nowej kwaterze bardzo szybko, gdyż polowe łóżko Krzyżaka było dobrze znanym mu sprzętem. Ale Krzyżak począł przypuszczać, że trafił na kota, który się przywiązał do swego pana. Począł się kotem bliżej interesować i odkrył w nim dziwne talenty: w krótkim czasie nauczył kociaka skakać przez złożone w obręcz ręce, przez nogę, wskakiwać na wskazane szybkim ruchem przedmioty, wreszcie aportować. I to był triumf nielada, kiedy koledzy, zaproszeni na przysłaną z Bochni kiełbasę i wódkę, podziwiali tresowanego Krzyżakowego kota.

— Ciekawy jestem, jakby się to kocisko zachowywało w samolocie? — rzekł raz jeden z poruczników.

— Wezmę go jutro z sobą — zdecydował odrazu Krzyżak, głaszcząc czarną sierść swego wychowańca.

Jak rzekł, tak i zrobił. Kiedy jechał na lotnisko, kot zachowywał się bardzo spokojnie. Siedział głęboko pod kurtką i wystawiwszy tylko łeb. patrzył zielonemi ślepiami bardzo ciekawie na mijane szybko przydrożne drzewa. W hangarze zainteresował się także tem i owem, ale kiedy Krzyżak, już odziany w kombinezon i hełm zawołał go do siebie, przyszedł najposłuszniej do nogi. Porucznik dumny z karności swego ulubieńca, wziął go na ręce i wyszedł do maszyny, którą jeszcze raz przed odlotem sprawdzali mechanicy.

— Niech pan porucznik nie bierze kota ze sobą — skrzywił się feldwebel — mechanik Bauer. — Koty przynoszą pecha.

— Głupstwa gadasz — wzruszył Krzyżak ramionami. Wlazł na maszynę, sprawdził motor, pogłaskał nieco przestraszonego Maćka dał znak puszczenia ludziom i poleciał.

Kot zachowywał się początkowo zupełnie spokojnie, potem nawet zasnął u nóg swego pana i spał podobno pół godziny. A kiedy Krzyżak szczęśliwie wracał, zbadawszy co mu nakazano, kocisko zbudziło się, przeciągnęło, wyginając wysoko w łuk kręgosłup i ogon i wskoczyło Krzyżakowi na kolana. Krzyżak pogłaskał kota i zaśmiał się szeroko, po swojemu:

— No, cóż Maćku? Podoba ci się?

Kot przesunął się pod brodą lotnika i wspiął się przedniemi łapkami o burtę. Patrzył w daleki świat, zwracał głowę to w tę to w ową stronę, a potem przelazł zwolna Krzyżakowi pod pachą za siodełko i wdrapał mu się na plecy. Lotnik uczuł w pewnej chwili, że kot musiał wykonać jakąś ewolucję, więc obejrzał się i ujrzał kota na lewem skrzydle. Maciek szedł po płacie najspokojniej w świecie, jak każdy inny kocur po dachu. Stanął na krawędzi skrzydła i opierając się mocno przed naporem wiatru patrzył w stornę domu, skąd go przed godziną zabrano. Nagle przysiadł, przycupnął i dał wielkiego susa w powietrze!

Krzyżak widział swego Maćka przez jakiś malusieńki ułamek sekndy rozpiętego w wspaniałym skoku, a potem stracił go z oczu.

Kiedy w chwilę potem lądował, był zielony jak topielec i czuł nieznośny ucisk w dołku. Od tego czasu jednak już nie chodował nigdy kotów. Nie obronił się jednak prośbom ordynansa, który mu przyprowadził pewnego dnia psa. Był to jakiś pintcher, nie - bardzo rasowy zresztą, niebardzo także mądry, ale dosyć przyjemny. Już po tygodni jednak psisko zniknęło i jak po pewnym czasie ordynans wyszpiegował, zniknęło wogóle z powierzchni ziemi, gdyż muzykanci jakiegoś pułku zabili psiaka i ugotowali sobie z niego gulasz. Od tego czasu Krzyżak długo nie jadał gulaszu, bo mu było psa żal, choć szybko przebaczył żołnierzom, wiedząc, że byli głodni. Nie wziął też drugiego psa, którego mu w kilka dni później znowu wynalazł ordynans.

Widocznie jednak nie było mu pisane nigdy już nie mieć żadnego zwierzaka przy sobie, bo w sposób zupełnie nieoczekiwany stał się nagle posiadaczem małpy. Tak. Najprawdziwszej, najauntentyczniejszej małpy. Był to najprawdopodobniej jakiś magot, bo ogonem posługiwał się wprost po mistrzowsku, był młody i bardzo inteligentny. Krzyżak zastał go w nowej kwaterze. jaką mu przeznaczono w okolicach Trjestu, gdzie eskadra przez dwa miesiące odpoczywała. Małpiszon tak mu się podobał, że kupił go za nawet dosyć znaczną sumkę od Słoweńca. który niezbyt chętnie rozstawał się z Magotem.

Koledzy zazdrościli Krzyżakowi nabytku. bo małpa była wesoła ruchliwa i posiadała jakiś swój oryginalny wdzięk i dowcip. Oswoiła się bardzo szybko ze swoim nowym panem i najwyraźniej dawała dowody zadowolenia ze zmiany, jaką jej przyniósł los. Krzyżak prawie nie rozstawał się ze swym nowym faworytem. Już po kilku dniach prowadził go na cienkim łańcuszku na spacer. uczył go. jak ma się zachowywać w samochodzie. zabierał go ze sobą do hangarów, a nawet raz wziął ze sobą w samolot, kiedy oblatywał jakąś odremontowaną maszynę. Marcin, bo tak ochrzcił magota. zachowywał się pierwszorzędnie. Zupełnie spokojnie i rozumnie, jakby latanie było dla niego rzeczą najzwyklejszą. Chciał wprawdzie nieraz wyleść z kombinezona. pod który go Krzyżak schował, ale gdy tylko uczuł chłód i pęd powietrza, chował natychmiast nos, wyzierając tylko przez szparkę. Po wylądowaniu porucznik zostawił go nieuwiązanego w maszyniea a Marcin siedział bez zdenerwowania. dotykając tylko delikatnie od czasu do czasu tych części, które go więcej interesowały. Kiedy, a było to jakoś w lipcu, dostał Krzyżak urlop, zabrał Marcina ze sobą, już naprzód się ciesząc, jaką radość sprawi w domu takim prezentem. Miał też uciechy wiele już w czasie podróży, choć i kłopotu także trochę.

W domu oczekiwano porucznika z niesłychanem utęsknieniem. Na dworzec wyszły matka i ojciec i dwie siostry i dwóch braci. Wszyscy niezwykle wzruszeni, uroczyści i dumni. Przyszli także licznie bliżsi i dalsi sąsiedzi, radzi nie tylko zobaczyć znanego lotnika. o którym

często pisano w gazetach, ale także pokazać się tej sławnej osobie. Oczywista przyszły także i sąsiadki, a z niemi i ich córki, odświętnie odziane i piękne sobie rzeczy rojące. Wszyscy zebrani na dworcu kolejowym, łącznie z naczelnikiem stacji, zachwycali się porucznikiem, interesowali się jego odznaczeniami, ale jeszcze więcej... małpą. Krzyżak wesoły, rozpromieniony kłaniał się na wszystkie strony, a Marcin naśladował swego pana, salutując poważnie i rytmicznie, jak maszyna, nie zmieniając ani na chwilę wyrazu twarzy. Zebrani na dworcu poczęli się zanosić od śmiechu, znajdując w Marcinie wiele podobieństwa do jednego z członków domu cesarskiego, szepcąc sobie jakieś odpowiednie uwagi w wielkiem zaufaniu na ucho.

Wjazd do rodzinnego domu odbył się także triumfalnie, bo dwiema dorożkami; w jednej jechał porucznik z rodzicami i Marcinem, a w drugiej bracia i siostry. Przed domem czekał cały personel ojcowej piekarni, razem z dwoma parobkami i trzema dziewczynami. Nad bramą widniał pod świerkową girlandą piękny napis „Witaj nam synu i bracie“.

Krzyżak wzruszył się naprawdę. Wyskoczył z dorożki i począł ściskać piekarskich czeladników i całować dziewczyny, trzymając jednak cały czas pod pachą swego Marcina. Było coniemiara radości i pisku, bo dziewczęta przestraszyły się małpy, a potem znowu naprzemiany chciały ją sobie wydzierać, by się jej dokładnie przyjrzeć. Przy śniadaniu Marcin siedział na krześle obok swego pana i, trzeba mu oddać sprawiedliwość, że zachowywał się bardzo przyzwoicie, kręcąc głową i patrząc ciekawie na swe nowe otoczenie. Oswoił się też z niem bardzo szybko. Tem szybciej, że porucznik musiał składać codziennie po kilka wizyt i nie mógł brać małpy wszędzie, bojąc się, że n. p. pan burmistrz, radny miejski czy pani aptekarzowa, mogą obrazić się o przyprowadzenie takiego nieproszonego gościa. Bardzo przykro było porucznikowi rozstawać się z Marcinem, gdy nadszedł czas powrotu do eskadry. Namyślał się długo i sam i z rodziną, czy brać Marcina na front, i wreszcie zdecydował przypadek. I to przypadek bardzo niemiły. Mianowicie Marcina spotkało nieszczęście. Prawdziwe nieszczęście. Prawdziwe nieszczęście: Naraził się jednemu z czeladników piekarskich, któremu kradł stale świeże, cukrem posypywane bułeczki i rożki. Czeladnik początkowo nie wiedział, kto dzieli się jego potajemnemi zarobkami, ale raz podpatrzył, wyśledził Marcina, a że małpka nie uciekła zbyt szybko, przyzwyczajona do łagodnego obchodzenia się z nią, złapał biedne stworzenie, zaniósł do drewutni i jednem cięciem siekiery uciął mu ogon!

Nieszczęśliwy Marcin wyrwał się z rąk oprawcy i uciekł do swego pana. Wpadł do jego pokoju i rzucił mu się na piersi krzycząc i jęcząc jak skrzywdzone dziecko.

Krzyżak porwał małpkę na ręce i jak stał, bez bluzy pognał z nią do lekarza. Marcinowi założono opatrunek, położono do łóżka i pielęgnowano jak chore dziecko. Ale też i Marcin grymasił jak chore dziecko.

Krzyżak wyjechał na front, nie doczekawszy się wyzdrowienia Marcina, wziąwszy jednak od całej rodziny uroczyste przyrzeczenie, że będą uważać na Marcinka, i zdrowego mu go oddadzą, gdy wróci do domu.

Marcin zdrowiał szybko i już po jakimś tygodniu mógł chodzić. Stracił dosyć wiele na swej ruchliwości i zgrabności, ale zato trzymał się bliżej domu, obsypanych cukrem rożków już nie kradł i oswoił się najzupełniej. Tęsknił z początku nieco za swym panem, ale pieszczony przez jego rodzinę zapomniał, zdaje się o nim zupełnie. Zaaklimatyzował się też bardzo dobrze, tak że ani w jesieni, ani w zimie nie chorował ani razu. Nadchodzącą wiosnę witał początkowo przez podwójne szyby dobrze zaopatrzonych okien, a pierwsze ich otwarcie uczcił kwikiem i skokami. Łaził uradowany po całem podwórzu i wracał z pewną niechęcią do pokoju przed zmrokiem, mimo, że bywało jeszcze chłodnawo. Rodzeństwo porucznika Krzyżaka tak przyzwyczaiło się do tego, że Marcin wracał na wołanie do domu, że zostawiało mu prawie przez cały dzień zupełną swobodę. Korzystał z tego Marcin i robił, co mu się podobało. Najchętniej płoszył kury, sprzątając im z przed nosa jedzenie, albo też bawił się ...nie bierzcie mu tego za złe, ze świnią. Tak. Ze świnią.

Jak ta przyjaźń powstała, nie wiedział właściwie nikt. Zdaje się od pierwszego wejrzenia, bo kiedy świnię wypuszczono raz z chlewa, Marcin podbiegł naprzeciw niej, stanął tuż przed olbrzymim ryjem i najspokojniej w świecie, począł ją drapać po uszach. Olbrzymi tłuścioch, chowany specjalnie na Wielkanoc, patrzył kosem oczkiem na Marcina i pomrukiwał z zadowoleniem, przekrzywiając łeb to w prawo w lewo. Cała rodzina Krzyżaków podziwiała odwagę Marcina i mądrość świni i bawiła się znakomicie ich przyjaźnią! A przyjaźń ta stawała się codzień silniejsza, i, jeśli tak powiedzieć można, piękniejsza. I zdaje mi się, że można tak powiedzieć, bo... bo posłuchajcie:

Kiedy świnię zamykano do chlewa, kwiczała i biła ryjem o drzwi i ściany, póki Marcin tam do niej przez dziurę w dachu nie wlazł. Wtedy uciszała się nagle i pomrukiwała radośnie. A kiedy wypuszczano ją rano z chlewa, póty biegała po podwórcu, szukając niecierpliwie, póki nie ukazał się w końcu jej Marcin. I nie była ta miłość bez wzajemności. Jeżeli Marcina wypuszczono na podwórze, to póty majstrował koło drzwiczek chlewa, póki swej przyjaciółki nie wypuścił. Łaził też za nią po całem podwórzu, drapał ją po uszach i wylegiwał się z nią do słońca. Zdarzyło się jednak i tak, że świnia chciała wędrować po podwórcu, a Marcin chciał leżeć do słońca bez ruchu. Wtedy upominał ją szarpnięciem raz i drugi, a jeśli nie usłuchała, bił ją pięściami tak długo, aż zmusił do uległości. Tak mijała im beztroska wiosna, aż wreszcie nadeszła wielkanoc.

Na parę dni przed świętami przyjechał znowu na urlop porucznik Krzyżak. Marcin poznał go od pierwszego wejrzenia. Skoczył mu na piersi, tulił się, piszczał i dokazywał niesłychanie. Zaraz też przedstawił swemu panu swą przyjaciółkę. Porucznik zanosił się od śmiechu, patrząc na tę bardzo dziwną parę. Śmiała się i cała rodzina, nie wiedząc, że patrzy na najprawdziwszą miłość.

W chwili najgłośniejszej zabawy wszedł na podwórzec rzeźnik, zamówiony przez panią Krzyżakową. Ukłonił się wszystkim pięknie i podszedł do świni. Poklepał ją mocno po szynkach i rzekł:

Bardzo fajna! — Powiedział to jednak jakimś takim głosem, że Marcin porwał się z przestrachem i uciekł do stajni. Rzeźnik ujął świnię za ucho i fachowym ruchem począł ją kierować w stronę chlewu. Wpędził ją zgrabnie i prawie bez oporu. A kiedy już do zabicia biednej, tuczonej na święta bezrogiej, wszystko było przygotowane, przypomniano sobie nagle o Marcinie. Szukali go wszyscy, i wszyscy go wołali. Wołał go porucznik i cała jego rodzina. Nie można była znaleść Marcinka.

— Pewnie się zląkł nieznajomego i schował się w sianie nad stajnią — zdecydowała jedna z sióstr porucznika — Jak przyjdzie pora obiadu, wróci sam.

Ale Marcinek nie wrócił. Przyniósł go na rękach do kuchni rzeźnik. A kiedy zbiegła się do kuchni cała rodzina, rzeźnik opowiadał:

— Chciałem uderzyć świnię pałką w łeb, więc-em spojrzał w górę, czy nie uderzę pałką w powałę. Patrzę, a tu na belce siedzi se to niebożę. Ja świnię w łeb, a tu coś pac-bęc na ziemię. Ja się patrzę, a to małpa. Spadła i leży. Wiec-cem przyniósł...

Porucznik złapał Marcinka na ręce, począł nacierać, skrapiać skronie wodą, a potem pobiegł galopem od owego lekarza, który już raz Marcina leczył. Lekarz obejrzał, zmacał pulsy, posłuchał i rzekł:

— Zdaje się, że atak serca... Już nie żyje...

Tak. Nie miał szczęścia porucznik Krzyżak do zwierząt. Tak Nie wiodło mu się ze zwierzętami. A lubiał je serdecznie. Od tego czasu nie chodował ani psów, ani kotów, ani małp. I w swym aparacie nigdy nie wiesza żadnych fetyszów w postaci piesków czy małpek z aksamitu.

JERZY KOSSOWSKI.

10



POLSKIE ORŁY NA OBCYCH SZLAKACH

JAN WIELOWIEYSKI

Gdy tylko zamilkły strzały wielkiej wojny i życie potoczyło się swoim normalnym trybem, uszkrzydlony człowiek wyruszył na podbój błękitów. Raz w raz zaczęły padać rekordy, coraz częściej cienie samolotów przesuwały się po odległych lądach i ślizgały się po falach mórz i oceanów.

Cały świat z zapartym oddechem śledził śmiałe przeloty Amerykanów, Francuzów, Włochów, Anglików. Skrzydlaty człowiek z uporem manjaka wdzierał się w zaczarowany świat przyrody, ujarzmiając lotny żywioł.

Polska długi czas nie brała udziału w tych zapasach. Po raz pierwszy właściwie wystąpiło polskie lotnictwo na arenę międzynarodową dopiero w r. 1922 kiedy to dwa polskie płatowce wzięły udział w międzynarodowych zawodach lotniczych w Zurychu, które odbyły się od dn. 3 września do dn. 10 września na lotnisku w Dubendorf.

W locie okrężnym nad Alpami pułk. Rayski zdobył czwartą nagrodę. Takież samo miejsce zajął kpt. Krzyczkowski w rzucaniu bomb do celu. Był to duży sukces jeśli się zważy, że lotnictwo polskie znajdowało się wówczas w stadjum pierwszych prac organizacyjnych i że lecieliśmy na seryjnym sprzęcie zagranicznym, podczas gdy nasi konkurenci wystawili specjalne maszyny.

Drugi występ lotnictwa polskiego na arenie międzynarodowej nastąpił w dwa lata później, kiedy to polskie samoloty wspaniałym lotem grupowym przeleciały przez Alpy, lecąc z Paryża do Warszawy drogą na Włochy północne. Raid ten zorganizowano z okazji zakupienia przez Polskę we Francji większej ilości samolotów wojskowych Potez XV A 2. Część z tych maszyn postanowiono sprowadzić do kraju drogą powietrzną. Do lotu tego zostali wyznaczeni oficerowie: płk. pilot Aleksander Serednicki, który objął kierownictwo grupy, ppłk. pil. Jan Sendorek, mjr. pil. Tadeusz Prauss, kapitanowie piloci: Józef Krzyczkowski Teofil Dziama, Juljusz Gilewicz, Ludwik Idzikowski i Stefan Pawlikowski oraz por. obs. Zygfryd Piątkowski. Oficerom towarzyszyli trzej mechanicy: st. mech. wojsk. Andrzej Kobus, st. mech. Franciszek Gierlicki i mech. Stefan Kłosinek.

Start do lotu nastąpił z lotniska Villacoublay pod Paryżem dn. 23 września 1924 r. Przelot przez Alpy odbył się dn. 29 września, bowiem gwałtowne burze nad południową Francją zatrzymały lotników kilka dni w Lionie. Burze te były tak gwałtowne, że na niektórych linjach kolejowych wstrzymano nawet komunikację. Eskadra przeszybowała nad Włochami północnemi i następnie, przeleciawszy w niezwykle trudnych warunkach atmosferycznych wzdłuż wąskiej doliny Sawy między wysokiemi górami, otulonemi w mgły i chmury, dotarła do Zagrzebia, skąd przez Wiedeń wróciła do Warszawy.

Drugą podobną próbę grupowego lotu przez Alpy podjęło polskie lotnictwo w rok później, przy znacznie zwiększonej liczbie samolotów, biorących udział w raidzie.

Raid ten odbywał się pomiędzy 10 a 30 lipca 1925 r. pod osobistem kierownictwem ówczesnego szefa Aeronautyki gen. Zagórskiego na samolotach Breguet 19 i Potez 25, zakupionych przez armję polską w Paryżu. Zamiast transportować samoloty koleją do Polski, postanowiono sprowadzić je drogą powietrzną, dokonując przy tej sposobności raidu grupowego poprzez 5 państw europejskich i przelotu ponad Pirenejami i Alpami.

Wskutek fatalnych warunków atmosferycznych przelot przez Alpy nie odbywał się grupowo, a pojedyńczo — każdy na własną rękę starał się przedrzeć do Italji. Zgrupowawszy się w Turynie lotnicy przelecieli przez Medjolan Treviso do Udine, skąd przedarli się znów przez Alpy do Wiednia. Droga ta była jeszcze cięższa niż poprzednia, bowiem, aczkolwiek Alpy w tej części są nieco niższe, to jednak mgła, napływająca od morza wznosiła się do wysokości 6.000 metrów.

Podczas gdy samoloty polskie szybowały ponad Alpami, w stolicy Francji przygotowywał się do wielkiego raidu śródziemnomorskiego obecny szef departamentu Aeronautyki płk. dypl. Ludomir Rayski.

Wielki swój raid na trasie 7.850 klm. rozpoczął dnia 16 września z Paryża. Był to wyczyn bardzo wartościowy, bowiem dokonany został na zwyczajnej seryjnej maszynie wojskowej typu Breguet 19, nad bardzo trudnym terenem, bez jakiejkolwiekbądź planowanej i organizowanej pomocy po drodze. W locie tym pilot musiał liczyć jedynie na własne siły i pomoc lecącego z nim mechanika, sierżanta Kubiaka. Trasa lotu przechodziła przytem nad terytorjum wojennem, zajętem przez zbuntowane szczepy arabskie, walczące pod wodzą Abd el Krima.

Towarzysz lotu pułkownika Rayskiego, sierżant Kubiak w rok później odbył jeszcze bardziej fantastyczną podróż, jeszcze bardziej niebezpieczny raid niż ten śródziemnomorski nad terytorium objętem pożogą wojny — sierżant Kubiak towarzyszył w locie 1926 roku kpt. Bolesławowi Orlińskiemu w jego wspaniałym locie z Warszawy do Tokio i zpowrotem.

Czternaście przeszło tysięcy kilometrów ponad Rosją, a później nad pustemi stepami i tajgami, czyli gęstemi lasami syberyjskiemi, gdzie rzadko kiedy Kapitan Orliński miał w drodze cały szereg przygód.

powietrzna na płot. Złamał się kawałek dolnego skrzydła. Kubiak zdjął z drugiego płatu taki sam kawałek płótna, żeby zrównoważyć dół skrzydeł. A potem lot z uszkodzonym silnikiem poprzez pół Azji i całą Rosję aż do samej Warszawy.

Kpt. Orliński i sierżant Kubiak wystartowali w deszczowy, chmurny ranek dnia 27 sierpnia 1926 roku z lotniska mokotowskiego w Warszawie. Tegoż dnia dotarli lotnicy do Moskwy. Dalej przez Kazań, Omsk, Krasnojarsk, Czite, Charbin, Mukden, Heidzio polska załoga dociera dn. 5 września do Tokio, stolicy słonecznej Japonji.

W Tokio zabawił Orliński tydzień i dn. 11 września ruszył w drogę powrotną do kraju. Z początku trochę inną, ale od







Bankiet w Japońskiem Ministerstwie Wojny w Tokjo na cześć przelotu kpt. Orlińskiego.

Kpt. Orliński wygłasza przed mikrofonem przemówienie do narodu Japońskiego.



Historyczny Breguet, na którym kpt. Orliński dokonał swojego przelotu.

Heidzio lecąc już tą samą trasą docierają lotnicy, mimo wielu przeciwności szczęśliwie do Warszawy, gdzie lądują na lotnisku mokotowskiem dn. 25 września. Ca-

Przychodzi rok 1928 — rok tragiczny dla polskich skrzydeł. Dwa wielkie przedsięwzięcia, podjęte przez naszych lotników nie powiodły się. Jeden to raid kpt. Kaliny i por. Szałasa do Bagdadu, drugi — to pierwsza próba przelotu przez Atlantyk północny z Paryża do Nowego Jorku, przedsięwzięta przez Idzikowskiego i Kubalę.

Kalina i Szałas wystartowali dn. 30 lipca z Dęblina. Pierwsze lądowanie nastąpić miało w odległym o 3.200 klm. Bagdadzie. Stąd lotnicy przelecieć mieli do Kairu i stamtąd powrócić wprost do Warszawy. Raid odbywał się na samolocie trzysilnikowym typu Fokker, używanym obecnie na Polskich Linjach Lotniczych „Lot". Raid miał być egzaminem tego nowozakupionego w Holandji przez Polskę płatowca.

Tragicznie zakończyła się ta próba Lotnicy dotarli szczęśliwie do Bagdadu, ale tam przy lądowaniu, wskutek złego oświetlenia, kapitan Kalina nie spostrzegł piętrzącego się na lotnisku wału ziemnego i zaczepił kołami o jego wierzchołek. Samolot skapotował i rozbił się. Kapitan Kalina i towarzyszący lotnikom mechanik sierżant Kłosinek odnieśli tylko nieznaczne obrażenia, natomiast porucznik Kazimierz Szałas, znajdujący się wewnątrz kabiny i nie przymocowany do samolotu pasami poniósł śmierć na miejscu.

W trzy dni później rozpoczęli swój pierwszy lat przez Atlantyk majorowie Idzikowski i Kubala. Wylecieli z paryskiego lotniska Le Borguet dn. 3 sierpnia o godz. 5. m. 41 rano na samolocie typu Amiota, konstrukcji francuskiej, ochrzczonym mianem „Marszałek Piłsudski".

Idzikowski i Kubala wybrali drogę na Azory, nieco dłuższą, ale za to bezpieczniejszą ze względu na sprzyjające wiatry. Niestety próba ta nie powiodła się. W drodze, na wysokości Azorów nastąpiło uszkodzenie zbiornika z oliwą. O dalszym locie nie można było myśleć, wobec czego lotnicy postanowili zawrócić ku brzegom europejskim. Nie zdołali jednak dotrzeć do lądu — na 60 kilometrów od brzegów portugalskich motor zużył ostatnią kroplę oliwy. Chcąc nie chcąc trzeba było wodować. Lotników i uszkodzony samolot przyjął na pokład niemiecki statek handlowy „Samos" i przywiózł ich do portu portugalskiego Leixoes koło Oporto.

Nie zniechęciła ich jednak ta pierwsza, nieudała próba. W rok później dn. 13 lipca 1929 roku usiłują po raz drugi przelecieć Atlantyk z Paryża do Nowego Jorku. I tę próbę spotyka jednak niepowodzenie — kończy się ona tragicznie rozbiciem samolotu na skalistych wyspach Azorskich i śmiercią majora Idzikowskiego, który spłonął wskutek wybuchu zbiorników z benzyną.

Rok 1929 zapisał się ponadto w historji lotnictwa polskiego kilkoma udałemi przedsięwzięciami. Nazwaćby go można W sierpniu ś .p. kpt. Żwirko i ś. p. inż. Wigura dokonali pierwszego raidu europejskiego na polskiej maszynie sportowej, słynnej R.W.D.2, na której w kilka miesięcy później kpt. Żwirko z p. Kocjanem ustalił międzynarodowy rekord wysokości wzlotu dla samolotów sportowych II kategorji.

Europejski raid R.W.D.2, subsydjowany przez LOPP. wykazał świetne walory tego pierwszego, naprawdę na poziomie produkcji europejskiej stojącego, polskiego samolotu sportowego, będącego pierwowzorem najlepszego następnie w Europie samolotu R.W.D.6, który odniósł imponujące zwycięstwo w Challenge'u 1932

Swój europejski raid rozpoczęli kpt. Zwirko i inż. Wigura dn. 9 sierpnia. Przez Poznań, Berlin i Nancy docierają do Paryża, gdzie zatrzymują się trzy tygodnie z powodu uszkodzenia silnika. Ze stolicy Francji lotnicy udają się do Barcelony, skąd ruszają w drogę powrotną do kraju przez Marsylję, Genuę, Medjolan, Wenecję i Wiedeń, kończąc swój raid dn. 5 września na lotnisku mokotowskiem w Warszawie.

W sześć tygodni później dnia 16 października na tej samej maszynie kpt. Żwirko wespół z p. Antonim Kocjanem ustanawia międzynarodowy rekord wzlotu na wysokość, osiągając 4.004 metry. Rekord ten został zatwierdzony przez Międzynarodową Federację Lotniczą w Paryżu, dnia 26 października.

Lot R.W.D. 2 do Barcelony poprzedził raid, podjęty po raz pierwszy na samolocie polskiej konstrukcji przez ówczesnego szefa kontroli technicznej Departamentu Lotnictwa, a dziś dyrektora Polskich Linij Lotniczych „Lot" majora Wacława Makowskiego, któremu towarzyszył mechanik sierżant Bolesław Wiman.

Major Makowski wystartował z Poznania dn. 25 sierpnia na samolocie „Lublin R. X." konstrukcji inż. Jerzego Rudlickiego, zbudowanym w fabryce samolotów, „Plage i Laśkiewicza" w Lublinie. Lot organizowany był przez dyrekcję Powszechnej Wystawy Krajowej w Poznaniu, od której lotnik zawiózł do Barcelony pozdrowienia do dyrekcji tamtejszej wystaw ymiędzynarodowej.

Przestrzeń Poznań — Barcelona odbył mjr. Makowski w jednym etapie. W Barcelonie zabawił tydzień, poczem przeleciał do Paryża a stąd dn. 3 września powrócił przez Poznań do Warszawy. Start wprost z Barcelony do Warszawy był niemożliwy, ze względu na zbyt małe tamtejsze lotnisko, wynoszące wszystkiego 400 metrów i w dodatku otoczone drzewami. Zbyt ciężko obładowana benzyną, którąby wystarczyła na przelot bez

Ś. p. Ludwik Idzikowski.



lądowania do Warszawy — maszyna nie oderwałaby się na tak małej przestrzeni od ziemi, dlatego też lotnicy przelecieli najpierw do niezbyt odległego Paryża a stamtąd dopiero ruszyli do Warszawy.

W roku 1929 dokonany był jeszcze jeden ciekawy bardzo raid sportowy, podjęty przez znanego polskiego pilota sportowego p. Bernarda hr. Skórzewskiego, który wyruszył wraz z żoną do Afryki na samolocie angielskim „De Havilland Moth". Podróż tę rozpoczęło latające małżeństwo dn. 1 grudnia z Londynu.

Przez Paryż, Bordeaux, Carcasonne, Barcelonę, Alicante i Gibraltar docierają do Cassablanki. Potem przez Algier i Saharę, Tunis, Sycylję, Włochy i Austrję powracają do kraju.

Rok 1930 — pierwszy „Challenge", w którym brały udział samoloty polskie, pierwszy międzynarodowy turniej powietrzny do którego stanęli lotnicy polscy. Urządzany był przez Aeroklub Niemiec. Polska wystawiła dwanaście maszyn — sześć R.W.D. (trzy R.W.D.2 i trzy R.W.D.4) dwa P.Z.L.5 i cztery maszyny różnych typów, wyprodukowane w Podlaskiej Wytwórni Samolotów. Stanęliśmy do tych zawodów nie tak przygotowani jakby należało, a to ze względu na brak czasu i doświadczenia.

Rezultat nie był nadzwyczajny. Na dwanaście maszyn tylko cztery zostały sklasyfikowane. Najlepszy z polskich lotników pilot Tadeusz Karpiński zachorował w drodze na zapalenie ślepej kiszki i musiał przerwać raid, pilotowi Rutkowskiemu wskutek fatalnej obsługi na lotnisku wiatr wywrócił maszynę, która uległa rozbiciu.

Następny rok 1931 zapisał się kilkoma wspaniałemi wyczynami. Pierwszym był zimowy raid nadbałtycki do Łotwy i Estonji zorganizowany przez Aeroklub Warszawski na prośbę i dzięki subsydjum Zarządu Głównego LOPP. Podjęto go jako wizytę z okazji powstania estońskiej ligi obrony powietrznej.

W raidzie tym wzięło udział cztery samoloty: dwa R.W.D., jeden „Lublin" i jeden „P.W.S.". Szefem tej drużyny był ówczesny prezes Aeroklubu Warszawskiego kpt. dr. Tadeusz Halewski z którym leciał obecny prezes, poseł Jan Rudowski.

Start nastąpił z Warszawy dn. 4 marca, pierwsze lądowanie w Wilnie, gdzie lotnicy zmienili koła na płozy, umożliwiając start i lądowanie na śniegu, w który pneumatyki zarywałyby się, grożąc kapotażem. Po dwudniowym pobycie w Wilnie lotnicy wystartowali do Rygi, skąd lecą nie zwlekając do Tallina. Na lotnisku tallińskiem odbył się następnie pokaz polskich samolotów w locie i akrobacji.



Raid ten, organizowany i subsydjowany przez LOPP., wykazał wspaniałą sprawność i zdolność naszego lotnictwa sportowego do najbardziej niebezpiecznych przelotów podczas jak najgorszych warunków atmosferycznych. Wartość jego podnosi to, że podjęty był w najgorszym okresie przejściowym, na przełomie zimy i wiosny, gdy właściwie całe lotnictwo sportowe i turystyczne zamiera.

Gdy samoloty polskie wracały z Estojni do kraju, z dalekiego Rzymu startował do wielkiego raidu turystycznego por. Kajetan Czarkowski-Golejewski, z zawodu oficer kawalerzysta z 8 pułku ułanów im. ks. Józefa Poniatowskiego, z zamiłowania lotnik.

Raid ten zasługuje na specjalną uwagę, bowiem po pierwsze przygotowany był całkowicie własnemi siłami lotnika, bez najmniejszej obcej pomocy, po wtóre dokonany był samotnie. Wszystkie dotychczasowe raidy długodystansowe polskie z wyjątkiem lotu transatlantyckiego Hausnera, były wykonywane przez załogi. Pilotowi towarzyszył bądź nawi- Porucznik Czarkowski wybrał do swego raidu angielską maszynę turystyczną „Moth".

Start nastąpił dn. 15 marca z lotniska w Rzymie. Lotnik zamierzał przelecieć do Tokio, stamtąd przeprawić się okrętem do Ameryki, przelecieć przez Stany Zjednoczone, jeśli się uda to i przez Meksyk, i powrócić do Europy. Niestety los zdarzył inaczej. Po przeleceniu blisko 11.000 kilometrów poprzez Grecję, Turcję, Persję, Irak i Indje, w Sjamie por. Czarkowski uległ katastrofie. Wpadł w burzę, która zerwała się nagle i podczas przymusowego lądowania na jakimś przygodnym terenie samolot uległ strzaskaniu, a pilot odniósł ciężkie obrażenia.

W tym samym czasie odbywał się drugi wielki raid polski podjęty przez kpt. Skarzyńskiego i por. Markiewicza na polskim samolocie Ł2, produkcji Państwowych Zakładów Lotniczych w Warszawie. Trasa tego raidu wiodła z Warszawy przez półwysep Bałkański do Kairu, a stamtąd wokół Czarnego Lądu, poprzez całą środkową Afrykę aż do Cassablanki, skąd przez Hiszpanję do Francji i przez Berlin do Warszawy.

Lotnicy wylecieli z lotniska mokotowskiego dn. 1 lutego a powrócili do Warszawy dn. 5 maja, byli więc w drodze przeszło trzy miesiące.

Cała trasa Ł 2 wyniosła około 26.000 kilometrów.

Ponadto w roku 1931 polskie lotnictwo sportowe trzykrotnie występowało na arenie międzynarodowej, biorąc udział w zlotach gwiaździstych w Pilźnie, Zagrzebiu i Bukareszcie.

Osiągnęliśmy wspaniałe sukcesy, zdobywając np. w Zagrzebiu drugą nagrodę (kpt. Bajan), mimo niezwykle silnej konkurencji Anglików i Francuzów, a w Bukareszcie bijąc na głowę drużynę doskonałych włoskich Fiatów AS—2. (por. Skrzypiński).

Przychodzi wreszcie rok 1932 — rok triumfu polskich skrzydeł, rok w którym głośno było o lotnikach polskich w całym świecie.

Najpierw Stanisław Hausner, młody emigrant polski, który wspaniałym przelotem z Ameryki do Warszawy chciał powiązać dwie swoje ojczyzny, tę starą, leżącą w Europie, z tą nową, na innym zupełnie kontynencie, która go przygarnęła.



Ryszard Skórzewski



Mjr. W. Makowski

Wyleciawszy po raz drugi z New-Yorku Hausner ostatni raz widziany był nad miejscowością Mecallun w zatoce Hermitage. Próżno oczekiwano go w Warszawie, próżno wypatrywali go rybacy nad brzegami Atlantyku — Hausner nie przyleciał do Europy. Minął tydzień. Już wszyscy stracili nadzieję, już przestano wierzyć w możliwość uratowania lotnika. Myślano, że zginął w falach oceanu.

Tymczasem niespodziewanie lotnika polskiego, zupełnie wyczerpanego i opadniętego z sił, napotkał angielski transportowiec nafty „Circeshell" i wziął go na pokład. Hausner siedem dni płynął, kurczowo przyczepiony do szczątków swego samolotu, unoszonego prądem morskim na południe.

To pierwsze niepowodzenie nie przeraziło lotnika polskiego i nie odstraszyło go od próbowania jeszcze raz szczęścia nad Atlantykiem. Stanisław Hausner zamierza w roku bieżącym ponowić swą próbę przelotu przez Atlantyk północny z Ameryki do Warszawy.

W końcu lipca lotnictwo polskie po raz pierwszy występuje na arenę międzynarodową podczas zawodów szybowcowych w Rhön w Niemczech. Dzięki poparciu finansowemu ministerstwa komunikacji, Zarządu Głównego LOPP. i komitetu wojewódzkiego LOPP. w Kielcach wyrusza do Rhön ekspedycja polskich lotników szybowcowych, składająca się z kilku pilotów i zaopatrzona w dwa szybowce „Lwów" i „S. G. 28", oba konstrukcji inż. Szczepana Grzeszczyka, zasłużonego pioniera sportu szybowcowego w Polsce.

W zawodach startowało jednak tylko dwu pilotów inż. Grzeszczyk i p. Łopatniuk. Reszta pilotów stanowiła obsługę startową i przyglądała się tylko zawodom.

Wyniki osiągnięte przez polskich zawodników są bardzo dobre. P. Łopatniuk

W lipcu odbył się również wielki międzynarodowy meeting lotniczy, organizowany tradycyjnie co pięć lat przez Aeroklub Szwajcarji w Zurychu, skupiający co najlepsze samoloty europejskie i co najlepszych pilotów. Atrakcją tych meetingów są loty konkursowe nad Alpami i udział w nich rasowych samolotów wojskowych oraz konkursy akrobacji samolotów myśliwskich.

Kpt. Jerzy Bajan, kpt. Bolesław Orliński.



Przyjęcie lotników na lotnisku w Warszawie.





„Afrykanka" ląduje

W dwu pierwszych meetingach, organizowanych w latach 1922 i 1927 braliśmy udział jednakże na sprzęcie zagranicznym. W r. 1922 lecieli pułk. Rayski z pułk. Filipowiczem i kpt. Krzyczkowski z kpt. Gedgowdem, w roku zaś 1927 eskadra trzech „Spadów". W konkursie szybkości lotu nad Alpami ś. p. por. A. Cichocki zajął wówczas drugie miejsce.

W ostatnich zawodach wystąpiliśmy już na sprzęcie zarówno konstrukcji jak i produkcji polskiej. Na starcie stanął świetny nasz samolot pościgowy „P.11", konstrukcji ś. p. inż. Zygmunta Puławskiego, wykonany w Państwowych Zakładach Lotniczych. Pilotował go jeden z najlepszych pilotów myśliwskich kpt. Jerzy Bajan. W locie dookoła Alp kpt. Bajan zajął drugie miejsce, Polska jednak zgłosiła przeciw orzeczeniu jury protest do Międzynarodowego Związku Lotniczego, ponieważ wyścig odbywał się nie w jednakowych warunkach.

Potem przychodzi największy bodaj triumf lotnictwa polskiego — imponujące zwycięstwo Żwirki i Wigury w międzynarodoywch zawodach samolotów turystycznych. Nie tylko jednak odnieśliśmy w Berlinie zwycięstwo indywidualne, zajmując pierwsze miejsce i zdobywając puhar międzynarodowy, ale tryumf nasz był tem większy, że cała drużyna polska zajęła pierwsze miejsce w klasyfikacji grupowej i zdobyła nagrodę polskiego ministra komunikacji, przeznaczoną dla drużyny, która uzyskała stosunkowo największą ilość punktów.

Polski samolot R.W.D.6, konstrukcji inżynierów Rogalskiego, Drzewieckiego i ś. p. Wigury, okazał się najlepszym samolotem turystyczno-sportowym w Europie.

Konkurencja była bardzo ostra. Niemcy, którzy już dwukrotnie zdobyli puhar międzynarodowy, i gdyby zdobyli go po raz trzeci, zachowaliby go już na własność, wystawili co najlepszych swoich pilotów i co najlepsze samoloty. Tak samo generalny atak na pierwsze miejsce przypuścili Włosi, którzy wystawili wspaniałą drużynę i w próbach technicznych zdołali nawet zająć pierwsze miejsce. Odpadli jednak w raidzie.

Poza Żwirką i Wigurą w zawodach brały udział jeszcze cztery załogi polskie, a mianowicie pilot Tadeusz Karpiński z mechanikiem Stanisławem Ziętkiem na bliźniaczej maszynie R.W.D.6 na trzech samolotach P.Z.L. 19 kpt. Jerzy Bajan (mech. Gustaw Pokrzywka), kpt. Bolesław Orliński (mech. Marjan Balcerzak) i kpt. Ignacy Giedgowd (mech. Stefan Kłosinek).

W dalekiem Cleveland w Stanach Zjednoczonych odbywa się corocznie na jesieni międzynarodowy meeting lotniczy t. zw. „National Air Races", z udziałem najsłynniejszych lotników świata. Po raz pierwszy wzięła w nich udział Polska w r. 1931 na osobiste zaproszenie organizatorów. Do Ameryki wyjechał wówczas kpt. pil. Orliński z samolotem „P.6". Pilot nasz nie brał jednak udziału w żadnych zawodach — popisywał się tylko akrobacją powietrzną, wzbudzając podziw wśród setek tysięcy widzów, przybyłych na to specjalne, z iście amerykańskim rozmachem zorganizowane święto lotnicze.





Stanisław Hausner.

W roku ubiegłym w meetingu amerykańskim wziął udział pułk. Jrzey Kossowski na samolocie „P.11." Startował on w locie o ustanowioną przez Aeroklub Polski nagrodę „Orła Białego". Start nastąpił dn. 3 września przy udziale 13 zawodników. Pułk. Kossowski miał pecha — wskutek niezrozumienia regulaminu stracił 5 i pół sekundy i zajął dopiero czwarte miejsce.

W roku 1932 poza lotnictwem motorowem i szybowcowem wystąpiło na arenę międzynarodową po raz pierwszy



Zwycięski RWD 6.

i polskie lotnictwo balonowe. Dwa polskie balony „Polonja“ i „Gdynia“ startowały w międzynarodowych zawodach o puhar im. Gordon Bennetta i zajęły „Polonja“ — czwarte miejsce, a „Gdynia“ — szóste.

„Polonję“ pilotowali porucznicy Pomaski i Janusz, a „Gdynię“ kapitanowie Hynek i Burzyński.

Jeśli weźmiemy pod uwagę, że w zawodach tych braliśmy udział po raz pierwszy, że nie mieliśmy jeszcze doświadczenia i że konkurentami naszymi byli lotnicy, którzy nietylko startowali już po kilkanaście razy w tych zawodach, ale w dodatku zdobywali po kilka razy puhary, sukces odniesiony przez załogi polskie jest bardzo wielki.

Ostatnim wielkim wyczynem w r. 1932 był rajd mjr. Stanisława Karpińskiego z mechanikiem Rogalskim do Azji Mniejszej i Afryki, dokonany w przeciągu trzech tygodni na samolocie polskim „Lublin R X“, konstrukcji inż. Rudlickiego.

Mjr Karpiński przeleciał 14.000 kilometrów. Na drodze jego piętrzyły się wysokie łańcuchy górskie: Karpaty, Alpy Transywanskie i u końca rajdu pasma gór perskich i afgańskich z nieprzebytym dotychczas Hindukuszem, rozlewały się mo-



Ś. p. kpt. Żwirko i inż. St. Wigura.

rza: Czarne i Marmara, Martwe i Śródziemne, rozciągały pustynie: Syryjska i Persko - Afgańska.

Start do lotu nastąpił z Warszawy, z lotniska na Okęciu, dn. 2 października. Poprzez Konstantynopol, Aleppo, Bagdad, Teheran i Herat dotarli lotnicy polscy do Kabulu, stolicy Afganistanu. Stąd przez Herat, Teheran, Bagdan, Kair, Jerozolimę, Aleppo, Konstantynopol i Lublin powrócili dn. 24 października do Warszawy. Samolot, ten sam na którym mjr. Makowski odbył swój rajd z Poznania do Barcelony i zpowrotem w r. 1929, zdał celująco żelazny egzamin w najprzeróżniejszych warunkach atmosferycznych i klimatycznych, i to jest bodaj, poza stroną propagandową, największą zdobyczą rajdu mjr. Karpińskiego.

Nim mjr. Karpiński wyruszył w podróż do Azji Mniejszej wypróbował swój samolot uprzednio w rajdzie europejskim, podjętym na jesieni r. 1931. Przeleciał wówczas w czterech etapach wespół z inż. Suchodolskim trasę: Warszawa, Bukareszt, Stambuł, Rzym, Turyn, Londyn, Warszawa. Wynosiła ona 6.550 klm. i przebyta została w jak najgorszych warunkach atmosferycznych.

Należy tu jeszcze wspomnieć o lotach Małej Ententy i Polski, które odbywały się już czterokrotnie w latach 1927, 1928, 1929 i 1930.

Loty wojskowe Małej Ententy i Polski, udział w których biorą lotnictwa Jugosławji, Rumunji, Czechosłowacji i Polski zapoczątkowane były w roku 1927. Inicjatywa wyszła od Jugosławji. W pierwszym locie, brały udział tylko Jugosławja, Czechosłowacja i Polska. W locie tym odbywającym się między stolicami tych trzech państw, śp. kpt. Żwirko zdobył drugą nagrodę.

Loty Małej Ententy i Polski to sprawdzian nietylko sportowego wyrobienia pilotów, ale przedewszystkiem wartości przemysłu lotniczego i zaopatrzenia technicznego lotnictwa danego kraju. Niestety loty te dotychczas nie dawały objektywnego przeglądu sił lotniczych państw, biorących w nich udział, bowiem np. Rumuni w roku 1928 przybyli na nowiutkich samolotach, świeżo zakupionych specjalnie na rajd w Paryżu. To też im przypadło ogólne zwycięstwo, bowiem w grupowej klasyfikacji stanęli na pierwszem miejscu. To samo powtórzyło się w r. 1930, gdzie zarówno Rumuni, jak Jugosłowianie przylecieli na rajd wprost z Paryża, z fabryki Breguet'a, gdzie zakupili nowiutkie, specjalnie przystosowane do rajdu maszyny.

Polska ani razu nie zdobyła w tych zawodach pierwszej nagrody, ale traktowaliśmy je wyłącznie pod kątem sprawdzenia zarówno wartości naszego sprzętu lotniczego, jak i naszych pilotów, nie wystawialiśmy więc samolotów specjalnie rajdowych, a normalne samoloty seryjne, budowane dla wojska w fabrykach polskich, rękami polskich robotników z materjału krajowego i wedle planów polskiego konstruktora. Gdyby nam szło o zdobywanie nagród postąpilibyśmy tak jak Rumuni i Jugosłowianie i niewątpliwie zdobylibyśmy niejedną nagrodę.

Wreszcie w posiadaniu Polski znajdują się dwa rekordy międzynarodowe, zdobyte przez inż. Jerzego Drzewieckiego,





Płk. C. Filipowicz i kpt. B. Orliński w Cleveland w r. 1931.

jednego z trzech konstruktorów samolotu RWD. Są to rekord wysokości wzlotu i rekord szybkości oba w klasie samolotów turystycznych drugiej kategorji, a ważących do 280 kilo.

Po raz pierwszy rekord wysokości ustanowił kpt. Żwirko z pasażerem, p. Kocjanem dn. 19 października 1929 r. wznosząc isę na samolocie RWD.2 do wysokości 4.004 metrów. Niedługo jednak cieszył się tym wyczynem. W osiem miesięcy później odebrali mu go Niemcy.

W r. 1931 inżynierowie Rogalski, Wigura i Drzewiecki zbudowali w warsztatach doświadczalnych na Okęciu, wzniesionych przez LOPP. z 50-groszowych składek jej członków, specjalny samolot RWD. 7, przeznaczony do pobicia rekordu.

Dnia 7 sierpnia 1931 r. startuje na nim kpt. Żwirko z inż. Prausem i osiągają wysokość 5.996 metrów, bijąc o 691 metrów dotychczasowy rekord. Rekord ten nie został jednak uznany przez Związek międzynarodowy, a to z tego powodu iż wykres barografów dokonany był na papierze, a nie na okopconej płytce metalowej.

W czternaście miesięcy później dnia 30 września 1932 r. rekord ten zdobywa ostatecznie na tejże samej maszynie inż. Jerzy Drzewiecki z pasażerem p. Antonim Kocjanem, wznosząc się do wysokości 6.023 metrów.



Mjr. St. Karpiński.

Inż. Drzewiecki ustalił na tej maszynie jeszcze jeden rekord — rekord szybkości na przestrzeni 100 kilometrów. Wystartował on dn. 12 sierpnia 1932 r. z pasażerem inż. Jerzym Wędrychowskim i osiągnął szybkość 178 kilometrów 748 metrów na godzinę, bijąc rekord francuski.

Tak oto wyglądają w skrócie występy polskich orłów na arenie międzynarodo-

Jan Wielowieyski.

UZDROWISKO OTWOCK

Do najbardziej uczęszczanych uzdrowisk zamiejskich, należy bezsprzecznie Otwock. Uzdrowisko to, znane ze swych własności zdrowotnych i leczniczych, ściąga stale liczne rzesze osób, zarówno chorych na gruźlicę, oraz wady sercowe, jak i pragnących racjonalnego wypoczynku.

Cały szereg wzorowo urządzonych sanatorjów, pensjonatów, szpitali, przybytków godziwych rozrywek ze wspaniałym gmachem kasyna i miejskim parkiem na czele, jak również doskonałe bruki i chodniki, wraz z elektrycznem oświetleniem, dobitnie świadczą o olbrzymim rozwoju tego uzdrowiska, który w pierwszym rzędzie zawdzięcza ono niestrudzonej energji, oraz wybitnym zdolnościom administracyjnym, urzędującego od wielu lat — burmistrza Otwocka, p. Michała Górzyńskiego.

ROZWÓJ NASZEGO MODELARSTWA

Modelarstwo u nas w Polsce istniało już oddawna, lecz początkowo obejmowało tylko wąską grupkę ludzi, którzy z zamiłowaniem zajmowali się budową modeli. Natomiast szerszy ogół młodzieży napotykał na tak liczne trudności i przeszkody, że pomimo entuzjazmu i zainteresowania się modelarstwem nie dla każdego ta dziedzina lotnictwa mogła być dostępna.

Dopiero z chwilą powstania Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej modelarstwo otrzymało właściwe poparcie i kierunek. A kiedy w 1924 r. została w Warszawie uruchomiona pierwsza modelarnia, młodzież nasza, nie napotykając już na przeszkody, zaczęła się skwapliwie garnąć do modelarstwa. Z roku na rok powstawały coraz to nowe modelarnie nietylko w stolicy, ale i na prowincji. Dziś można powiedzieć, że z niewielkiemi wyjątkami modelarstwo objęło już całą Polskę.

Rozwój naszego modelarstwa świadczy najlepiej o doniosłem znaczeniu, jakie posiada ono dla przyszłości polskiego lotnictwa. Bo iluż to zapalonych młodych miłośników lotnictwa już w młodym wieku projektuje i sporządza rysunki własnych konstrukcji modeli samolotów. Może jeszcze do niedawna nie wszyscy doceniali ważność i znaczenie modelarstwa, ale dzisiaj już każdy musi zdanie zmienić, patrząc się na ludzi z poświęceniem pracujących w lotnictwie, których właśnie wydało modelarstwo.

Stale wzrastająca potrzeba uruchamiania coraz to nowych modelarni na terenie całego kraju wykazała brak instruktorów. LOPP. usunęła również i tę przeszkodę, organizując cały szereg kursów dla instruktorów modelarstwa, rekrutujących się przeważnie z nauczycieli. Kursy te były prowadzone przez rutynowanych i doświadczonych lotników, zajmujących si~ modelarstwem jeszcze przed wojną. Obecnie Zarząd Główny LOPP. każdego roku organizuje przy Państw. Instytutcie Robót Ręcznych w Warszawie 10-miesięczny kurs modelarstwa lotniczego dla nauczycieli pochodzących ze wszystkich zakątków naszego kraju. Nauczyciele ci, rozjeżdzając się później na swoje stanowiska, uruchamiają przy szkołach modelarnie przy wydatnej pomocy odnośnych komitetów wojewódzkich. LOPP. zorganizowała również kilka składnic, które dostarczają odnowiednie materjały modelarskie.

Nad całością spraw modelarskich czuwa Zarząd Główny LOPP., przy którym utworzony został specjalny referat model. lotn. Organizowane tą także liczne konkursy modeli latających. Modelarstwo posiada również swoją literaturę w postaci odpowiednich wydawnictw i stałego działu w czas. „Lot Polski".

Dla zespolenia modelarstwa z lotnictwem przy Aeroklubie Warsz., powstało specjalne Koło Młodzieży, subsydjowane przez Komitet Sto. LOPP., którego zadaniem jest zgrupowanie starszej młodzieży, która uprawiając nadal modelarstwo jednocześnie ma możność szkolenia się w szybownictwie, a później w lotnictwie sportowem.

Porównawcza tabelka rezultatów osiągniętych na konkursach ogólno - krajowych najlepiej ilustruje rozwój naszego modelarstwa:

14.IX. 1929 r.

MODELE KADŁUBOWE:

AMATORY INSTRUKTORZY

Strychalski K. (Kraków) 101 m. 12,5

Grajeta B. (Poznań) 85 mtr. 10,2 sek.

MODELE BELKOWE:

Grzeszczak (W-wa) 80 mtr. 10,2 sek.

Henczuk R. (Poznań) 159 m. 20,8 sek

MODELE REKORDOWE:

Wyrobek K. (Kraków) 278 m. 53,6 sek.

Sikorski St. (Poznań) 320 „ 40,2 „

29.VI — 3.VII. 1932 r.

MODELE KADŁUBOWE:

Wojtaszek H. (Kraków) 245 m. 38,5 s.

Błaszczyński K. (W-wa) 392 m. 71,8 s.

MODELE BELKOWE:

Wojtaszek H. (Kraków) 210 m. 119 s.

Błaszczyński K. (W-wa) 125 m. 61,6 s.

MODELE REKORDOWE:

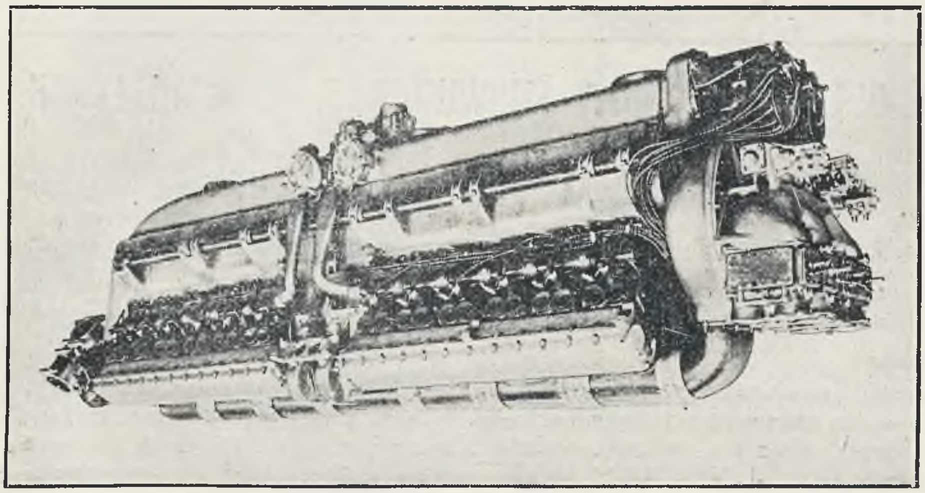
Sularz E. (Kraków) 485 m. 126 sek.

Błaszczyński K. (W-wa) 448 m. 133 s.

B.

NOWY REKORD SZYBKOŚCI

Do roku 1924 Francuzi byli panami przestworzy, osiągając szybkość 448 klm. W roku 1928 Włoch Bernardi podniósł szybkość do 500 klm. po nim następują Anglicy i w roku 1931 Stainforth zdobywa rekord 657 klm. na godzinę. Ten ostatni został pobity przez Angello. Tutaj należy zaznaczyć, że w roku 1931 Włosi prosili Anglików o odłożenie zawodów powietrznych, ponieważ hydroplan, na którym obecnie Angello latał, nie był całkowicie ukończony, lecz Anglicy stanowczo odmówili.



Wspaniały silnik Fiata o mocy 2800CV.

Silnik zwycięskiego hydroplanu jest marki FIAT; posiada 24 cylindry o mocy 2800 CV przy 3200 obrotów na minutę; waga jego wynosi 920 klg. Motor powyższy jest dwublokowy, posiadając po 12 cylindrów w każdym bloku. Zapłon, oświetlenie, oliwienie i przyrządy do wprowadzenia w ruch motoru są normalne systemu FIATA, natomiast zasilanie paliwem jest specjalne: wielka sprężarka umieszczona w tyle motoru czerpie mieszankę z gaźnika o 8 rozpylaczach i wtłacza ją do dwuch grup cylindrów za pośrednictwem podłużnego kollektora, umieszczonego między dwoma rzędami cylindrów. Podana obok niżej fotografja ilustruje omawiany silnik.

Ten nadzwyczajny wynik szybkości zawdzięczamy jedynie precyzyjnie skonstruowanym silnikom marki FIAT, której produkcja jest najbardziej wszechstronna w zakresie mechaniki od najmniejszej 508 do tanków, traktorów i silników lotniczych.

Cieszymy się więc, że nasz POLSKI FIAT korzystać może z kolosalnej organizacji technicznej tak potężnej firmy, jaką jest FIAT w Turynie, co zapewnia naszej młodej krajowej produkcji gwarancję technicznej doskonałości.

KARTUZY.

Każdy przyjeżdżający na wybrzeże, czy to jako samotny turysta, bądź też w grupie wycieczkowej, winien po za samem wybrzeżem morskiem, zwiedzić również jeden z najpiękniejszych regjonów Polski, a mianowicie Kaszubską Szwajcarję, której ośrodkiem jest pow. kartuski. Wspaniała i dogodna komunikacja kolejowa ze wszystkich stron Wielkopolski i Pomorza oraz Gdyni, przepyszne warunki turystyczne na miejscu, zapewnią każdemu za b. niską opłatą przyjemny pobyt w tym uroczym zakątku Polski. Kioski turystyczne w Gdyni oraz Biuro Turystyczne w Kartuzach poinformują należycie każdego (bezpłatnie) o wszystkiem, co dla turysty w zwiedzaniu tych malowniczych stron niezbędne jest. Teren pow. kartuskiego korzysta ze zniżek kolejowych normalnych, a zimą ośrodek sportowy w Borkowie Kartuskiem dla narciarzy korzysta ze zniżek wyjątkowych. Tenże ośrodek latem wraz ze swojem pięknem schroniskiem, stanicą harcerską, sportem wodnym w ślicznej dolinie Raduni, w basenach Ratek oraz przyległych jezior, okolonych świerkowiemi i bukowemi lasami — stanowi dla każdego wymarzoną przystań wypoczynkową. Latem r. b. wydział turystyczny wprowadza znakomitą inowację: wydzierżawianie namiotów za minimalną opłatą, z zapewnieniem dostarczenia produktów żywnościowych, które tu są niezwykle tanie. Będzie to więc polski „camping", wzorowany na rozpowszechnionym w Ameryce.

OBWIESZCZENIE

W sprawie kontroli wędlin wprowadzonych na terenie m. st. Warszawy.

W myśl rozporządzenia Komisarza Rządu m. st. Warszawy z dnia 8 stycznia 1933 r. (Warszawski Dz. Wojew. Nr. 1, poz. 1), wydanego na zasadzie paragr. 41 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 30 czerwca 1932 r. w porozumieniu z Ministrem Rolnictwa i Min. Przemysłu i Handlu (Dz. U. R. P. Nr. 64 poz. 603) o dozorze nad mięsem i przetworami mięsnemi:

MAGISTRAT m. st. WARSZAWY

podaje do wiadomości publicznej co następuje:

1. Wszelkie wędliny, niezależne od ich wagi, pochodzące z poza Warszawy, a wprowadzane w jakikolwiek sposób do obszaru m. st. Warszawy winny być niezwłocznie — przed wpuszczeniem do sprzedaży lub innego obiegu — dostarczone do sprawdzenia względnie zbadania na najbliższą o dpunktu wejścia stację trychinoskopową.

b) w halach Mirowskich na piacu Mirowskim,

Stacje trychinoskopowe czynne będą codziennie z wyjątkiem niedziel i świąt w godzinach od 8 do 15-ej. Stacje przyjmować będą transporty do sprawdzania względnie zbadania — do godz. 14-ej, z wyjątkiem stacji przy ul. Namiestnikowskiej Nr. 2, która przyjmuje transporty codziennie, nie wyłączając niedziel i świąt, przez całą dobę.

3) Wędliny poddane sprawdzeniu na którejkolwiek z pośród wymienionych stacyj, a odpowiadające postanowieniom wyżej przytoczonego rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 30 czerwca 1932 r. oraz zaopatrzone w świadectwo i plomby lekarza weter., — zaopatrywane będą na stacji trychinoskopowej w plomby rzeźni miejskiej w Warszawie i kartki kontrolne z napisem: „Wyrób prowincjonalny — badane w miejscu wyrobu i sprawdzane w Warszawie".

4) W razie stwierdzenia lub uzasadnionego podejrzenia, że wędliny nieodpowiadają postanowieniom § 39 p. 1 i 4 rozp. Min. Spraw Wewn. z dnia 30.VI 1932 r. (niezgodność wędlin ze świadectwem co do rodzaju lub ilości, brak plomb lekarza weter. albo świadectwa, podejrzenie co do autentyczności plomb, podejrzenie co do zdatności wędlin do spożycia) zostaną one poddane badaniu; przytem wędliny niezakwestjonowane w wyniku badania zaopatrywane będą w plomby i kartki kontrolne z napisem: „Wyrób prowincjonalny", a wędliny uznane za niezdatne do spożycia ulegną zniszczeniu.

5. Wędliny, pochodzące z poza obszaru m. st Warszawy, a znajdujące się w obiegu bez plomb i kartek kontrolnych, wymienionych w p. 3 i 4 ulegną zajęciu, winnym zaś naruszenia rozporządzenia wymienionego na wstępie grozi kara pozbawienia wolności do lat 3 i grzywny do trzech tysięcy złotych lub jedna z tych kar — na zasadzie art. 35 rozp. Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22.III. 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 36 poz. 343).

START „LOTU" POLSKIEGO

garść wspomnień założyciela

Mówić o początkach dziejów naszego kochanego jubilata, Lotu Polskiego, bez charakterystyki okresu, w którym powstał jest conajmniej trudno.

Aby sobie zdać sprawę z warunków w jakich powstał Lot Polski, trzeba sięgnąć wspomnieniami do lat 1920 — 22, tych lat bezpośrednio powojennych, gdyż dopiero na tem tle naturalnego rozprzężenia psychicznego, pokojowej demobilizacji, oraz dewaluacji pieniądza uwypuklić się mogą wysiłki życiowe, ciężka i rozpaczliwa nieraz walka o byt młodego pisma lotniczego, pioniera idei przyszłej Polski Skrzydlatej.

Lotnictwo w Polsce zbyt było jeszcze słabe, by mogło torować sobie samo drogę przyszłości, jak to już się działo w państwach zachodnich.

Bez własnego przemysłu lotniczego, rozwiniętej organizacji technicznej, bez żadnych podstaw własnych w państwie, nie mogło ono odegrać na wojnie polskiej tej roli, jaka mu przypadła gdzieindziej, a obce doświadczenia mają za małą siłę przekonywującą, by przemogły bierność własną.

To też gdy w dniu 16 marca 1922 roku angielska Izba Gmin uznaje lotnictwo jako *first line of defence*, a sprawami lotnictwa kieruje tam Air Minister (Minister Żeglugi Powietrznej) mający głos w ogólnej polityce państwa, gdy budżety lotnicze rosną z roku na rok we wszystkich wielkich państwach Europy i Ameryki Północnej, w Polsce, która najwięcej ma do odrobienia w lotnictwie, która musi dopiero stworzyć sobie właściwe, cywilne jego podstawy, jakie przed wojną, lub podczas wojny światowej rozwinęły się już wszędzie, widzimy zjawisko odwrotne. Budżety lotnicze *spadają* z roku na rok w sposób niewspółmierny nawet do ogólnych tendencji oszczędnościowych, a umotywowany niezrozumieniem wartości lotnictwa dla Polski ze strony tych wszystkich, którym, bez różnicy politycznego wyznania, wypadło w tej sprawie decydować.

Lotnictwa cywilnego w Polsce wogóle nie było, mieliśmy jednego tylko latającego pilota cywilnego, słynnego zresztą akrobatę ś. p. Haber - Włyńskiego i to tylko dlatego, że nie było jeszcze takiej siły na świecie, którąby potrafiła zrobić z niego żołnierza, — no i mieliśmy zrobić uchwałę Rady Ministrów w końcu 1919 r. w Ministerstwie Kolei utworzony dział opieki nad lotnictwem komunikacyjnem. Dział ten, ponieważ Ministerstwo z zasady dzieliło komunikację według szerokości torów, przekazano do referatu kolejek wąskotorowych.

Lotnictwo wojskowe demobilizowało się powoli, liczne lotniska porastały chwastem a industrializacja lotnictwa posuwała się niesłychanie opornie wśród katastrof lotniczych i politycznych skandalów.

Opinja publiczna nie odgrywała roli twórczej w lotnictwie polskiem — ograniczając się do sensacyjnej, nie mogła żadnego zająć stanowiska z powodu zupełnego braku uświadomienia w tej dziedzinie.

Dziś śmiać mi się chce, gdy wertując stare wycinki z gazet widzę np. opis angielskiego wypadku lotniczego w jednej z czołowych gazet tego okresu.

„Aeroplan Z. R. 2. Wspomniany aeroplan, należący do największych na świecie... zbudowany na wzór niemieckiego Zepelina do niedawna nosił imię R. 38... posiadał 7 łodzi i 14 zbiorników na gaz... (sic!)".

Był to objaw wówczas nagminny i zwątpienie ogarniało mię nieraz czy wreszcie



Płk. inż. January Grzędziński, założyciel i pierwszy redaktor „Lotu Polskiego".

da się kiedyś dojść u nas do stanu, w którym elementarna znajomość lotnictwa należeć będzie do niezbędnego wykształcenia jeżeli już nie każdego obywatela to przynajmniej każdego dziennikarza!

Zagranicą w tym czasie istniały dziesiątki przeróżnych stowarzyszeń lotniczych, lub dla lotnictwa pracujących, które opinję lotniczą w kraju odpowiednio urabiały; — istniała wreszcie liczna prasa lotnicza, ogólna, techniczna, lub sportowa — u nas jedyną placówką społeczną tego rodzaju był Aero - Klub Rzeczypospolitej Polskiej powstały w r. 1920, którego wiceprezesem miałem zaszczyt być w kilku kolejnych zarządach, a który z natury rzeczy łączył tylko nieliczną elitę lotniczą kraju.



Redaktor Zenon Wyrzykowski.

Trudno lepiej scharakteryzować sytuację tej instytucji, niż to czyni list Prezesa Aero Klubu p. Stanisława Osieckiego pisany 6 lipca 1921 r. do Szefa Departamentu Żeglugi Powietrznej w Ministerstwie Spraw Wojskowych.

Przedstawiwszy krótko dokonane przez Aero - Klub prace w kierunku przedewszystkiem propagandy lotnictwa w odczytach i w prasie, oraz opracowania i przedstawienia Rządowi i Sejmowi obszernego memorjału o konieczności organizacji lotnictwa cywilnego w Polsce*) prezes Osiecki pisze dosłownie:

„Brak poparcia rządowego, przynajmniej takiego jakiego doznaje Liga Żeglugi Polskiej, nietylko uniemożliwia Aero Klubowi Polski reprezentację i współpracę na terenie międzynarodowym z dotkliwą dla Polski szkodą, ale wobec trudnych warunków przy spadającej walucie, sprowadzającej do zera wartość wpływających składek, uniemożliwia wszelką dalszą działalność wewnętrzną i propagandową.

Wobec powyższego Zarząd Aero Klubu uprasza Pana Szefa Departamentu, któremu rozwój lotnictwa polskiego w ogólności a także i lotnictwa cywilnego leży na sercu, o udzielenie subwencji w kwocie 50 tysięcy marek miesięcznie...."

Prośba ta pozostała jednak bez echa, mimo, iż zagranicą pomoc finansowa organizacjom pracującym nad propagandą lotnictwa była w tym czasie niezmiernie rozpowszechniona.

Ciekawe, że 2 lata później rozpoczynając swą doniosłą pracę bez grosza, pierwszy Zarząd LOPP, w którym przypadła mi rola generalnego sekretarza, zwrócił się we wrześniu 1923 r. do premjera Grabskiego z podobną prośbą — i otrzymał podobną odmowę. Zresztą i lepiej się stało, czyż zwycięstwo własnemi siłami nie jest przyjemniejsze?

W takim oto czasie i mimo tych wszystkich trudności o jakich mówi prezes Aero Klubu zdecydowałem się wydawać pismo torujące drogę lotnictwu w społeczeństwie — choć wiatr był przeciwny. Startuje się przecież pod wiatr!

W sierpniu 1921 r. rzucam pierwszą odezwę, zapowiedź powstania „Czasopisma Lot' — skąd zacytuję te słowa:

„Lotnictwo liczące zaledwie kilkanaście lat życia przeszło już swój okres dziecinny i jest w pełni młodocianego wieku

---

*) jest ciekawą rzeczą, że obszerny memorjał datowany 28 lutego 1921 r. domaga się już skoordynowania spraw lotniczych w jednym Podsekretarjacie Stanu dla Lotnictwa, co nie straciło dziś jeszcze ani na aktualności ani na sile argumentacji!

Wojna, która stanowi złotą kartę w bohaterskiej jego księdze zahartowała lotnictwo wszechświatowe — lotnictwu według słusznego zdania gen. See y przypadł zaszczyt zadecydować o zwycięstwie.

Lotnictwo rozwinęło się niezmiernie, a przed sobą ma jeszcze piękniejsze perspektywy, szersze pola rozwoju.

Lotnictwo nie jest już dziś drobnym warsztatem wynalazcy, lub hangarem sportsmena. Jest to pewien zamknięty w sobie świat pełen zawiłych zagadnień, jest to kuźnia wielkich przemian cywilizacyjnych.

Tym zagadnieniom lotnictwa poświęcamy czasopismo „LOT".

„Lot" staje się pismem uniwersalnem, które jako jedyny organ lotniczy służy i pogłębieniu wiedzy fachowej i popularyzacji lotnictwa jednocześnie.

Na szpaltach pisma od końca 21 r. do początków r. 23 przewijają się nazwiska najwybitniejszych sił polskich: prof. Cz. Witoszyński, ś. p. Zych Płodowski, ś. p. Stefan Stec, Gustaw Mokrzycki, inż. K. Wolski, K. Filipowski, inż. W. Swiątecki, inż. P. Tułacz i inni, nie licząc oczywiście samego redaktora pod różnymi pseudonimami, bez nich, lub pod własnem rodzonem nazwiskiem.

Lecz ...it is a long way to Tipperary— daleka droga do Polski Skrzydlatej.

Brak środków i oddźwięku ogromnie utrudnia pracę. Nie pomogą ani wysiłki redaktora, ani jego ofiarnych współpracowników, lub współwydawców (St. Zieliński i L. Stępień). Fala dewaluacji pieniądza dewaluuje także i „Lot", który zaczyna wychodzić kiedy się da!

Ciekawe światło rzuca na te przejścia Lotu „Słowo Redakcji" w N 4, równo w rok po jego powstaniu (wrzesień 1922 r.).

„SŁOWO REDAKCJI

„Gdy obecny numer „LOTU" opuści prasę drukarską minie cztery miesiące od wyjścia w świat ostatniego, marcowego numeru pisma.

Cztery miesiące milczenia, miesiące niepokoju czytelników i przyjaciół pisma były miesiącami wytężonej pracy, wielkich wysiłków zespołu wydawnictwa za utrzymaniem tej jedynej w Polsce placówki wiedzy lotniczej i lotniczej myśli.

Kryzys „LOTU" miał swoje głębsze przyczyny. Lotnictwo jest dziedziną nową jeszcze, lotnicy stanowią w Polsce jeszcze grupę pionierów bardzo nieliczną w społeczeństwie. Wiedza lotnicza zdobyła sobie prawo obywatelstwa w uczelniach polskich zaledwie przed kilku miesiącami na pierwszej katedrze lotniczej Politechniki Warszawskiej. Wyszkolenie techniczne w lotnictwie naszym dotąd niema żadnej organizacji. „LOT" musiał być w tych warunkach jedynym bodaj okiem lotnictwa i jego mózgiem, był i jest jego koniecznością. Lecz był potrzebą tylko nieznacznej w Polsce grupy ludzi.

Przyszłość kraju leży jednak niezaprzeczenie w rozwoju naszego lotnictwa. Dziś o tem nikt nie wątpi. Zrozumieć to społeczeństwo musi zupełnie konkretnie, od tego zrozumienia zależy rozwoj samego lotnictwa. Wpoić to w społeczeństwo powinien i to czyni „LOT".

Poza gronem przyjaciół lotnictwa, prenumeratorów, współpracowników, „LOT" nie doznał jeszcze jednak znikąd poparcia.

Jeżeli zainteresowanie społeczeństwa polskiego sprawami własnego lotnictwa ma być rzeczywistością jutra, trzeba, by zrozumienie konieczności szerokiej propagandy lotnictwa w sferach bezpośrednio zainteresowanych i odpowiedzialnych było rzeczywistością dziś.

Ani przemysł lotniczy, reprezentowany w Polsce przez dwie miljardowe firmy polskie, jedyny czynnik który ciągnie finansowe z lotnictwa korzyści, ani rząd odpowiedzialny za naszą suwerenność i obronę powietrzną, zainteresowania w tej akcji nie wykazują".

Pamiętam nieco później, gdy Lotowi ostatecznie opadały już skrzydła, rozmowę z pewnym wybitnym i znanym działaczem przemysłowym i społecznym w Polsce, p. inż. P. D., wówczas prezesem pewnej wielkiej lotniczej firmy w Polsce; prowadziłem ją telefonicznie w sprawie poparcia wysiłków „Lotu" przez jakieś ogłoszenia firmy — „Żałujemy bardzo", oświadczył mi smętnie p. inżynier D. Pismo „Lot" ma wielki rozmach. Polski nie stać na takie pismo. Aż przykro patrzeć np. na nasz Przegląd Techniczny gdy się widziało pisma zagraniczne. A przecież na całym przemyśle polskim się trzyma. A tu tylko nasze biedne lotnictwo... Naprawdę, za wielki ciężar. Czy nie lepiej pomyśleć o propagandzie w prasie codziennej?..."

„Lot" umierał, a przy jego wezgłowiu rodziła się nowa myśl — szukania nowych dróg dotarcia do świadomości społeczeństwa.

Była to myśl szerokiej, wielkiej, demokratycznej organizacji społecznej, nie fachowców, czy sportsmenów, nie elity lotniczej, lecz ludzi dobrej woli — byłaby to Liga Przyjaciół Lotnictwa czy Liga Lotnicza.

W maju 1922 r. rozpocząłem konferencje o tem z Sieroszewskim, Strugiem, Antonim Anuszem w Sejmie, W. Tomaszewskim i innymi. Andrzej Strug przyrzekł mi nawet napisać odezwę. On to właściwie poradził mi tytuł Ligi Obrony Powietrznej.

Szukałem założycieli dla tego towarzystwa. W tych pielgrzymkach spotykałem częstokroć przedziwne stanowiska. Oto np. p. M. B. właściciel wielkiego sklepu samochodowego w śródmieściu ma w oknie modele lotnicze. Gdy mówię mu o konieczności Ligi Lotniczej oświadcza mi wręcz, że wątpi czy tam można coś zarobić? „Zresztą boję się czy tam niema polityki dla pana Piłsudskiego — bo ja jestem hallerczykiem!" Odpowiedziałem mu oczywiście, że to nam nie przeszkadza, że i hallerczyka możemy przyjąć, a samoloty nie są ani prawe ani też lewe. Zabrnęłem także i do popularnego w owym okresie F. Baytla wyrzucającego oknami sensacji dość duże pieniądze — uzależnił swą odpowiedź od rady gen. Józefa Hallera i ks. Biskupa. Nie wiem co mu poradzili — ale nigdy się do mnie nie zgłosił.

Bywało także i inaczej. Tak np. śp. p. Wł. Mazurkiewicz i senator Januszewski sami się do mnie zgłaszają; ś. p. b. min. Jasionowski, ś. p. b. min. Jastrzębski i Józef Szwejcer chętnie deklarują swój akces.

W trakcie Pierwszego Lotu Okrężnego organizowanego przez Klub 9 i 10 września 22 r. w wydanym przezemnie programie puszczam pierwszą jaskółkę o Lidze w tych słowach:

Liga Obrony Powietrznej.

„Liga Obrony Powietrznej powstaje przy Aero Klubie Rzeczypospolitej Polskiej, jako organizacja ogólnonarodowa, do której przyjmowani będą wszyscy.

Polska posiada obecnie nikłą w porównaniu z sąsiadami zachodu i wschodu flotę powietrzną. Wzmocnienie naszego lotnictwa związane jest z miljardowemi wydatkami, których budżet państwowy w pełni nie wytrzymuje. Ponieważ jednak przyszła wojna odbędzie się w powietrzu, a zwycięzcą zostanie ten, kto posiadać będzie najsilniejsze lotnictwo, przeto dążeniem całego narodou musi być budowanie lotnictwa polskiego.

Niech wśród członków Ligi nie zabraknie nikogo; komu drogą jest nasza niepodległość, niechaj śpieszy z ofiarami".

Był to ballon d'essai, bo dopiero dnia 12 grudnia 1922 r. na walnem zebraniu Aero Klubu Rzeczypospolitej Polskiej referuję konieczność zorganizowania Ligi Obrony i poparcia tej myśli przez Aero Klub i przez lotników. Przyznam się że nie sądziłem, że spotkam się z takim oporem polegającym nietylko na powątpiewaniu w zdolność życiową takiej organizacji, ale też i na tem przypuszczeniu, że Liga wyciągnie wszystkie siły z Aero Klubu (co zresztą było istotnie słuszne). Między przeciwnikami tej organizacji byli nawet wybitni lotnicy, (jak np. ppłk. Rayski), których nie można wszak posądzać o obojętność dla idei lotnictwa. To też idea L. O. P. P. uzyskała na tem zebraniu nieznaczną tylko większość.

A już dnia 25 maja 1922 r. — Tad. Jasionowski, Wł. Mazurkiewicz i ja nieśliśmy dumnie z Min. Spraw Wewnętrznych pierwszy podpisany przez nas i zatwierdzony Statut Ligi Obrony Pow. Państwa (Nr. rej. 898). Statut ten długo jeszcze rozpowszechnialiśmy, jako maszynopis bo nie stać nas było na druk.

W ślad za tem zwołaliśmy pierwsze zebranie założycieli Ligi dla wyboru organizacyjnego komitetu.

Biedny „Lot' nie doczekał się już tej chwili uroczystej i zwrotnej. Powstał już na jego śladach po kilku miesiącach milczenia „Lot Polski" w czerwcu 1923 r., w skromnych, a nawet biednych i rachetycznych szatach,—poświęcam go już tylko popularyzacji i propagandzie. Wreszcie od Nr. 6, w marcu 1924 r., „Lot Polski" staje się organem L. O. P. P., umieszcza jej biuletyny. Stabilizacja złotego i niezwykły rozwój Ligi, oraz nieoczekiwanie szybki wzrost zainteresowania się lotnictwem staje się podłożem dalszego rozwoju „Lotu Polskiego". Nietylko już nie jest on *ciężarem* dla lotnictwa, jak mówił jeszcze niedawno p. inż. D., ale stał się koniecznością, płacił długi, honorarja, regulował terminowo rachunki, poprawiał wybitnie swą zewnętrzną szatę na wzór najlepszych pism zagranicy i nie mógł wogóle nadążyć zapotrzebowaniu.

Oto np. cyfry jego rozwoju w r. 1924:

Nr. 6 — 2000 egz.
Nr. 7 — 2000 egz. (już 5½ stron ogłoszeń).
Nr. 8 — 4000 egz.
Nr. 9 — 4000 egz.
Nr. 10 — 4000 egz.
Nr. 11 — 4000 egz.
Nr. 12/13 — 8000 egz. (z powodu I-go Tygodnia Lotniczego—ma 8½ stron ogłoszeń).
Nr. 14 — 5000 egz.
Nr. 15 — 5000 egz.

„Lot Polski" stał się nietylko wykładnikiem idei i pracy ale też miernikiem siły Ligi Obrony Powietrznej Państwa, która na I-ym Walnym swym Zjeździe w dniu 7 i 8 stycznia 1925 r. po rocznym okresie zaledwie swego istnienia była już najpotężniejszą już organizacją społeczną w Polsce z fenomenalnym budżetem 1.800.000 zł. a ‚Lot Polski" odtąd własność L. O. P. P. przestaje już być poczwarką, stając się nieodzownym towarzyszem każdego przyjaciela lotnictwa polskiego, jakim go znacie i teraz.

płk. inż. January Grzędziński

DRUGI Z KOLEI REDAKTOR „LOTU POLSKIEGO"

Korzystając z uprzejmego zaproszenia Redakcji, skierowanego do mnie, jako byłego redaktora „Lotu Polskiego", kreślę chętnie te kilka słów, by dać wyraz temu, co czuję i myślę w chwili, gdy L. O. P. P. święci 10-lecie swego istnienia.

Redagowałem „Lot Polski" od kwietnia 1926 roku, do października 1928 r. Możnaby z owych lat napisać obszerne i ciekawe wspomnienie, przeżywało się bowiem momenty o znaczeniu wręcz historycznem. Na tym posterunku wszakże zastały mnie choćby pamiętne dni majowe, które, jak na tylu innych polach, i w rozwoju Ligi były punktem zwrotnym.

Niestety, brak czasu nie pozwala mi na rozpisanie się tutaj. Trudno mi także pisać o sobie i swojej pracy. Wystarczy, gdy powiem, że, przeglądając, nie bez serdecznego wzruszenia, owe trzy „moje" roczniki „Lotu", myślę, że wstydzić się ich nie potrzebuję. Niosły one wysoko sztandar lotnictwa polskiego, nie opuściły skrzydeł w najcięższych chwilach, szerzyły w najdalszych zakątkach kraju zrozumienie i umiłowanie celów Ligi.



Red. Józef Relidzyński.

Dumny jestem, że do budowy tego wspaniałego dziś gmachu, którego imię Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, przyłożyłem moją skromną cegiełkę.

A w dniu święta Ligi władzom i członkom jej, a i społeczeństwu całemu, jednego życzyć należy:

Niech w najbliższym już czasie nie będzie w Polsce domu, nad którymby nie trzepotał się w słońcu ptak złocisty: zwycięski sztandar L. O. P. P.!

Wtedy bo dopiero, nie wcześniej, urzeczywistnią się piękne słowa „Roty":

„Twierdzą nam będzie każdy próg.."

DO WSZYSTKICH KOMITETÓW WOJ. L. O. P. P.

Zwyczajne sprawozdawcze Ogólne Zgromadzenie L. O. P. P. odbędzie się w dn. 31 maja r. b. w sali konferencyjnej Stowarzyszenia Techników (Czackiego 3/5) z następującym porządkiem dziennym:

1. Zagajenie.
2. Wybory Prezydjum Zgromadzenia.
3. Sprawozdanie Zarządu Głównego — rzeczowe i cyfrowe — z działalności za okres 10-lecia i sprawozdanie finansowe za 1932 rok.
4. Sprawozdanie Rady Głównej.
5. Sprawozdanie i wnioski Głównej Komisji Rewizyjnej.
6. Dyskusja nad sprawozdaniami.
7. Wnioski Rady Głównej i Zarządu Głównego.
8. Wnioski, zgłoszone do Zarządu Gł. conajmniej na 2 tygodnie przed terminem Ogólnego Zgromadzenia — w myśl art. 22 § 5, Statutu.

Początek obrad o godz. 10-ej.

W myśl obowiązujących przepisów Statutu i Regulaminu Obrad Ogólnych Zgromadzeń L. O. P. P., Zarząd Główny prosi Komitety o zadośćuczynienie wymaganiom:

a) o wyborach delegatów (Statut art. 20, § 6, p. c.),

b) o nadsyłanie protokułów Ogólnych Zgromadzeń Komitetów Zarządowi Głównemu (statut art. 26, § 4, p. i.) oraz Regulamin Obrad § 5).

Przytem Zarząd Główny uprzejmie prosi dla wygody własnej i pp. Delegatów o nadesłanie mu możliwie jaknajwcześniej ich nazwisk, celem przygotowania kart uczestnictwa, które wydane będą pp. Delegatom przy wejściu do Sali Obrad za złożeniem pełnomocnictw.

Sekretarz **Dr. G. Załęcki** — Prezes **K. Moniuszko.**



Dzieci z Koła Szkolnego L. O. P. P. w Zebrzydowicach przedstawieniem rozpoczęły nasze Dziesięciolecie.

RADA GŁÓWNA.

Posiedzenie Rady Głównej odbędzie się w dn. 13 maja r. b. o godz. 10-ej rano w Sali Konferencyjnej Zarządu Głównego L. O. P. P. przy ul: Wierzbowej Nr: 9, z następującym porządkiem dziennym:

1. Odczytanie protokułu poprzedniego posiedzenia.
2. Wybór składu Komitetu Odznaczeń — w myśl § 2 art. 31 Statutu.
3. Sprawozdanie Zarządu Głównego — rzeczowe i cyfrowe — z działalności za okres 10-lecia oraz sprawozdanie finansowe za 1932 rok,
4. Sprawa nowego Statutu L. O. P. P.
5. Przyznanie Komitetowi Miejskiemu L. O. P. P. w Wilnie praw Komitetu Powiatowego — w myśl § 1 art. 15.
6. Sprawozdanie Rady Głównej na Ogólne Zgromadzenie L. O. P. P.

FLOTA POWIETRZNA ST. ZJEDNOCZONYCH

Położenie geograficzne Stanów Zjednoczonych jest tego rodzaju, że nie potrzebowały one dotychczas zaprowadzać u siebie obowiązkowej służby wojskowej.

Wystarcza im armja ochotnicza, dobrze wyszkolona i doskonale zaopatrzona, oraz stanowa milicja obywatelska. W razie wojny może jednak być wprowadzony natychmiast pobór rekruta, a stare pułki zamieniają się szybko na kadry nowych. Ludzi w Stanach nie brak, cała tedy uwaga kierowniczych sfer wojskowych wytężona jest w tym kierunku, aby na wszelki wypadek mieć pod ręką odpowiednią ilość sprzętu bojowego dla wszystkich gatunków broni i aby ten sprzęt stale doskonalić i ulepszać.

Kto bacznie śledzi zbrojenia Stanów, ten musi spostrzec, że w ostatnich latach najwięcej wagi przykładano tam do wzmocnienia lotnictwa wojskowego tak w armji, jak i w marynarce.

Wyrazem tego jest obecna flota powietrzna Stanów, licząca 1.800 samolotów dla armji i 1.000 samolotów dla marynarki wojennej.

Armja posiada:

443 samoloty myśliwskie
143 bombardujące
105 szturmowych
386 linjowych
39 obserwacyjnych (amfibij)
194 szkolne dla początkujących
276 szkolne dla zaawansowanych
62 transportowe
152 obserwacyjne Gwardji Narodowej
— — — — — — — — — —
1800 razem, oprócz 1000 dla marynarki.

Dzięki temu armja Stanów Zjednoczonych obecnie posiada:

21 eskadr myśliwskich
12 bombardujących
4 szturmowe
14 linjowych
12 szkolnych i ćwiczebnych
16 służbowych („Service - Squadrons")

Do tego dochodzi 19 eskadr obserwacyjnych Gwardji Narodowej, które każdej chwili mogą wzmocnić siły wojennej floty powietrznej, stanowiąc jej pierwszą rezerwę.

Pozatem nie należy zapominać o pierwszorzędnych oddziałach balonowych, oraz oddziałach ochotniczych, które możnaby nazwać przysposobieniem lotniczem. Ich wyszkoleniem, oraz zaopatrzeniem zajmują się wspomniane eskadry służbowe, których zadaniem jest zarazem dokonywanie wszelkich reparacyj dla grup, do jakich są przydzielone.

Główne siły wojennej floty powietrznej Stanów koncentrują się w 15 wspaniale rozbudowanych garnizonach, między innemi na Hawai, na Filipinach i w strefie kanału Panamskiego.

Aby mieć pojęcie, jakie sumy pochłania amerykańska flota powietrzna, wystarczy stwierdzić, że urządzenie jednego tylko obozu szkolnego Randolph Field kosztowało 11 miljonów dolarów, czyli około sto miljonów złotych.



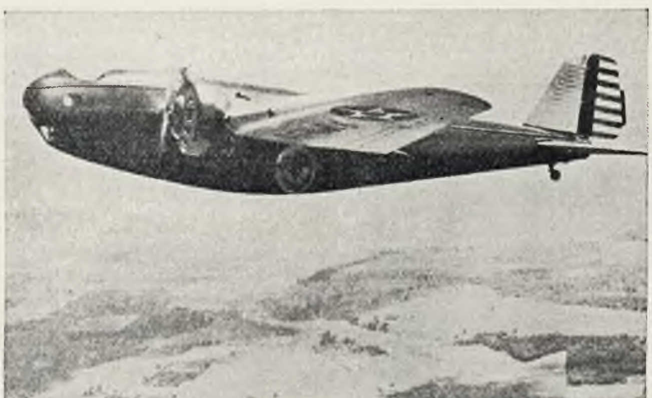
Eskadra samolotów amerykańskich

Flota powietrzna armji zatrudnia 2.200 oficerów i 15.000 podoficerów i żołnierzy.

Podobny rozwój można obserwować w lotnictwie marynarki wojennej Stanów Zjednoczonych.

Tu na pierwszy plan wysuwa się kwestja katapult na wielkich okrętach bojowych.

Ostatnie manewry powietrzne wykazały, iż amerykańskie lotnictwo wojskowe stoi na bardzo wysokim poziomie. Wzięło w nich udział 670 samolotów, które razem w 38 tysiącach godzin przebyły 6 miljonów kilometrów, przyczem tylko trzy samoloty się rozbiły, a pięciu żołnierzy odniosło rany. Wypadków śmierci nie było. Propagandowe znaczenie tych manewrów było olbrzymie. Ludność wielkich miast zrozumiała, iż na wypadek wojny, lotnictwo odegra wybitną rolę, może nawet najwybitniejszą. Dlatego też mimo kryzysu amerykańska flota powietrzna stale rośnie i potężnieje.



Najnowszy typ samolotu amerykańskiego.

Dr. C. Łukaszkiewicz

DLA SPOKOJU

Molière twierdził, że człowiek potrafi wmówić w siebie każdą chorobę i bez większego wysiłku uzyska autorytatywne potwierdzenie od oficjalnego medyka, ba, otrzyma nawet radykalne lekarstwo na tę wyimaginowaną chorobę.

Nie uchybiając powadze medycyny współczesnej trzeba stwierdzić, że nie wiele się pod tym względem od czasów Moliera zmieniło. Pamiętamy jeszcze, z jakim zapałem rozpoczęto przed ćwierćwiekiem propagować w klinikach europejskich wycinanie u wszystkich dzieci wyrostka robaczkowego i migdałków w gardle. Pamiętamy, jak wkrótce potem, ci sami lekarze z takim samym zapałem poczęli odradzać dokonywanie tych operacyj, gdyż skutki eksperymentów okazały się mocno ujemne. Również zmiany poglądów lekarzy na pożyteczność czy szkodliwość niektórych potraw jest wprost zdumiewająca. Dbały o swe szlachetne zdrowie artretyk dostaje łagodnego obłędu: co wczoraj było owocem zakazanym, dziś jest mu gorąco polecanym, jako środek zbawczy.

Ha, cóż, trzeba się zgodzić, że medycyna wciąż jeszcze eksperymentuje, a my służymy jej za formalne objekty.

Opiekunowie naszego zdrowia prawią znów od pewnego czasu, że wrogiem naszym jest nikotyna, zawarta w tytoniu. Nie wiem, coby na to powiedział mój przyjaciel Alibej, który dożył pięknego wieku 113 lat, a od 100 lat trzyma fajkę w zębach; nie wiem, czy jutro sztuka lekarska nie zaleci nam wszystkim używania nikotyny dla jej znanych właściwości leczniczych, lecz dla świętego spokoju trzeba znaleść jakieś wyjście, nawet przy szmerku wsercu. Przestać palić? — hola, panowie — ten eksperyment kosztuje zbyt wiele wysiłku i odbiera równowagę. Lecz możemy palić papierosy odnikotyzowane: na tę próbę możemy się dla świętego spokoju zgodzić.

DOŚWIADCZALNE WARSZTATY LOTNICZE

i Sekcja Lotnicza Koła Mechaników Studentów Pol. Warszawskiej

Jednym z najstarszych stowarzyszeń, które powstały z umiłowania lotnictwa i dla pracy nad jego rozwojem była Sekcja Lotnicza Koła Mechaników Studentów Politechniki Warszawskiej.

Ponieważ zagranicą, a w szczególności w Niemczech, pracowano dużo nad rozwojem nowej dziedziny lotnictwa, dziedziny dostępniejszej dla szerszych kół, a mianowicie nad szybownictwem — już w roku 1921—1922 wyłoniła się grupka członków Sekcji Lotniczej, którzy rozpoczęli pracę nad budową szybowca typu „Akar", konstrukcji kol. Adama Karpińskiego.

Za czasów prezesury kol. kol. Ryszarda Bartla (obecnie inżyniera) oraz A. Karpińskiego, wysiłki Sekcji Lotniczej były skierowane w pierwszym rzędzie na rozwinięcie tego działu, a więc na znalezienie odpowiedniejszego pomieszczenia, no i ma się rozumieć nad wystaraniem się o fundusze na narzędzia i materjały, robocizna bowiem nic nie kosztuje.

W tym czasie powstały szybowce: kol. Jerzego Drzewieckiego, typ J.D.-1, który brał udział w II Konkursie Szybowców w Gdyni w 1925 r. oraz ś. p. inż. Zygmunta Puławskiego naówczas studenta Politechniki Warszawskiej.

Jednocześnie z budową szybowców oraz z poszukiwaniami terenów szybowcowych w związku z czem zorganizowano, między innemi, wyprawę na Babią Górę z szybowcem „Akar" — przystąpiono do budowy pierwszego samolotu turystycznego dwu-miejscowego, typu „J.D.-2", konstrukcji kol. J. Drzewieckiego (obecnie inżyniera). Samolot ten był zaopatrzony w stary silnik Anzani o mocy 45 K. M. i był on budowany w nowym pomieszczeniu warsztatowym Sekcji Lotniczej, które uzyskano od Politechniki Warszawskiej w roku 1925.

W podziemiach tych wybudowano 7-m sztuk samolotów: J.D.-2 (J.D.-2 na konkursie Samolotów Turystycznych pilotowany przez por. K. Kalinę zajął I miejsce), 2 samoloty RW-1 (silnik Anzani 45 KM., dwumiejscowy górnopłat konstrukcji ś. p. inż. St. Wigury oraz inż. Rogalskiego — naówczas studenta Politechniki Warszawskiej), 2 samoloty PS-1 konstrukcji kol. St. Praussa (obecnie inżyniera) oraz samolot RWD-1 o nadzwyczaj oryginalnej konstrukcji — pomysłu kol. Rogalskiego, ś. p. Wigury i Drzewieckiego. Samolot ten posiadał 34-konny dwucylindrowy silnik ABC—Scorpion i był dwumiejscowym górnopłatem o wolnonośnym skrzydle.

Wszelkie powyższe prace konstrukcyjne były wykonane dzięki pomocy finansowej Ligi Obrony Powietrznej Państwa, która zaraz po swym powstaniu, a więc od roku 1923 subsydjowała budowę prototypów samolotów turystycznych młodych konstruktorów z Sekcji Lotniczej.

Dotychczasowe wysiłki i wyniki prac członków Sekcji Lotniczej, wykonywanych do roku 1928 jeszcze po większej części własnoręcznie, znalazły uznanie Zarządu Komitetu Stołecznego L. O. P. P., który na wniosek długoletniego opiekuna Sekcji Lotniczej, prof. Witoszyńskiego, postanowił zbudować Warsztaty Lotnicze, któreby umożliwiły wykonywanie prac doświadczalnych w odpowiednich do tego warunkach.

Płatowiec RWD-2 zwraca uwagę na siebie fachowych kół lotniczych, wynikiem czego jest zamówienie przez Ministerstwo Komunikacji na Challenge de Tourisme International 1930 r. 3-ch sztuk samolotów RWD-2 i 3-ch sztuk samolotów RWD-4. Płatowce te stanowią oficjalną Ekipę Polski. Jednocześnie wykonywujemy dla Departamentu Aeronautyki samolot RWD-3, który jest znowu dalszą ewolucją RWD-2, przyczem jest to pierwszy płatowiec kategorji cięższej i na mocniejszy, bo na 80-konny silnik Genet. Z tego to płatowca, który w wojsku miał mieć przeznaczenie płatowca łącznikowego, powstaje RWD-4, który od RWD-3 różni się zastosowaniem silnika rzędowego 4-cylindrowego o mocy 100 KM — Cirrus Hermesa.



Inż.: J. Drzewiecki, J. Rogalski i ś. p. St. Wigura. Stoi inż. J. Wędrychowski.

RWD-2 i RWD-4 brały udział w Chellenge'u 1930 r. i mimo, iż to był pierwszy występ Polski zagranicą w konkurencji bardzo ostrej, potrafiły wykazać swe zalety użytkowych samolotów turystycznych.

RWD-4 wykonywaliśmy także dla Aeroklubów, gdzie służyły do treningów oraz do licznych raidów i dalszych przelotów.

We wrześniu 1930 r. przenosimy się na Okęcie, gdzie stanął już pierwszy budynek warsztatowy.

W drugim Locie Południowo - Zachodniej Polski ś. p. Żwirko zajmuje I miejsce; zaś w 3-im Krajowym Konkursie Samolotów Turystycznych w 2-ch kategorjach RWD-4 i RWD-2 zajmują pierwsze miejsca.

Po przeniesieniu się na Okęcie przechodzimy okres „biedy", bowiem w ciągu 1931 roku wykonaliśmy tylko RWD-5 i RWD-7 oraz parę remontów płatowców przez nas wykonanych.

W I-szych Lubelsko - Podlaskich Zawodach Lotniczych 2 pierwsze miejsca zajmują RWD-4; w zlocie gwiaździstym międzynarodowym do Bukaresztu por. Skrzypiński zajmuje na RWD-2 trzecie miejsce, a wracając ustanawia w swej kategorji nieoficjalny rekord odległości, przebywając bez lądowania odległość Jassy—Poznań — przeszło 900 km. Na międzynarodowym Meetingu Lotniczym w Zagrzebiu kpt. Bajan zajmuje na RWD-4 I-sze miejsce w konkursie akrobacji. Ś. p. por. Żwirko ustanawia rekord wysokości na RWD-7, wznosząc się na 5.995 m., zaś inż. Drzewiecki na tym samym płatowcu ustanawia międzynarodowy rekord szybkości 178 km/godz. W 3-cim Locie Południowo-Zachodniej Polski RWD-5 pilotowana przez por. M. Pronaszko zajmuje I-sze miejsce, zaś w 4-ym Krajowym Konkursie Samolotów Turystycznych pierwsze miejsca zajmują RWD-y z z RWD-5 i załogą Żwirko—Wigura na czele.

Pod koniec 1931 roku zaczynamy pracować nad płatowcem Challenge'owym RWD-6 — dwumiejscową limuzyną z silnikiem Siddeley Armstrong Genet Major o mocy 140 KM — wykonujemy ich 3 sztuki, w tem na zamówienie Ministerstwa Komunikacji 2 sztuki. Po wytężonej pracy paru miesięcy stajemy do Challenge'u i uzyskujemy największy triumf, o jakim każdy z nas marzył, lecz o jakim nikt z nas nie śmiał nawet mówić w czasie prób i przygotowań płatowców do warunków Regulaminu Challenge'u 1932 r.

Po wielkim triumfie przychodzi jeszcze większa żałoba, tracimy kolegę i współtwórcę RWD, który przez lat 10 pracował razem z nami nad stworzeniem Warsztatów Doświadczalnych. Tracimy także i przyjaciela, z którym większość triumfów naszych jest związana, gdyż załoga Żwirki — Wigura zwyciężała zawsze.

Cios, który dotknął nietylko nas, lecz całą Polskę, pozostawił nam wielką spuściznę kontynuowania nadal tej pracy, którą przez lat 10 wspólnie prowadziliśmy.

Jeżeli zwyciężyliśmy w Challenge'u 1932 roku, to o takie same zwycięstwo musimy walczyć w 1934 roku.

Po 10 latach naszej pracy społeczeństwo polskie może ocenić jej wyniki i korzyści jakie lotnictwo polskie osiągnęło na skutek pomocy finansowej L. O. P. P., która przyczyniła się w znacznym stopniu do realizacji większości projektów konstrukcyjnych.

Inż. Jerzy Wedrychowski.
b. prezes Sekcji Lotniczej K. M. Studentów Politechniki Warsz.

MIESIĄC RAJDÓW I REKORDÓW

Tegoroczny sezon lotniczy w Polsce zapowiada się bardzo bogato. Nie okrasi go coprawda międzynarodowy konkurs samolotów turystycznych t. zw. Chalenge, który wypada dopiero w roku przyszłym, ale i tak lotnicy polscy projektują wzięcie udziału w całym szeregu międzynarodowych imprez lotniczych, urządzanych w różnych krajach Europy.

Pierwszym z tego rodzaju konkursów zagranicznych było święto lotnicze w Sofji, zorganizowane przez lotnictwo bułgarskie, w drugi dzień Świąt Wielkiejnocy.

Polecieli więc na dwu „Lublinach R XIII" mjr. pil. Makowski z pułk. Filipowiczem i kpt. pil. Lewoniewski z mjr. Chramctem, na samolocie turystycznym R. W. D. 5 kpt. dr. Halewski z wiceprezesem Aeroklubu warszawskiego sędzią Grabińskim, na challenge'ówce P. Z. L. 19 kpt. Kropiński z Poznania z pasażerem p. Mościckim i wreszcie na szkolnej akrobacyjnej maszynie P. W. S. 12 jeden z najlepszych naszych lotników akrobacyjnych, por. pil. Józef Orłowski.

W ślad za drużyną polskich samolotów sportowych, ruszyła wielkim Fokkerem komunikacyjnym do stolicy słonecznej Bułgarji delegacja Zrzeszenia Polskich Przemysłowców Lotniczych.

W drugi dzień Świąt na lotnisku sofijskiem odbyły się wielkie popisy lotnicze pod protektoratem króla Borysa. Atrakcją ich były loty akrobacyjne, wykonane przez porucznika Orłowskiego, na samolocie P. W. S. 12..

Popisy por. Orłowskiego wzbudziły w Sofji niebywały entuzjazm. Gdy pilot wylądował tłum zerwał kordony policyjne, zalał lotnicko i dopadłszy samolotu wyniósł polskiego lotnika na rękach z maszyny.

Por. Orłowskiego udekorowano na lotnisku honorową odznaką lotnictwa bułgarskiego.



Płk. Cz. Filipowicz i mjr. W. Makowski.

Z Sofji drużyna polska poleciała z wizytą do Belgradu, a stamtąd do Zagrzebia.

POLSKI SAMOLOT NAD AFRYKĄ

Na pięć dni przed odlotem drużyny polskiej do Sofji opuściła Warszawę reprezentacyjna załoga polska, udająca się samolotem R. W. D. 5 na meeting lotniczy do Cassablanki, połączony z rajdem algiersko - marokańskim.

Samolot ten pilotował kpt. Hirszband z Aeroklubu warszawskiego, mając za pasażera ppłk. dypl. Bogdana Kwiecińskiego, sekretarza generalnego Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej.

Uczestnictwo w tym rajdzie ppłk. Kwiecińskiego ma specjalne znaczenie, został on bowiem wyznaczony kierownikiem Challenge'u 1934, którego urządzenie przypadło w udziale Polsce, jako następstwo wspaniałego zwycięstwa ś. p. kpt. Żwirki i inż. Wigury w poprzednich zawodach międzynarodowych.

MARYSE HILSZ W TOKIO

Kwiecień obfitował pozatem w wiele pierwszorzędnych wyczynów lotniczych, podejmowanych przez lotników zagranicznych. Na pierwszym planie bezapelacyjnie należy postawić wspaniały przelot znanej lotniczki francuskiej Maryse Hilsz na trasie Paryż — Tokio.

Mademoiselle Maryse Hilsz to głośna dziś pilotka europejska, mająca w swej, niedługiej zresztą, karjerze lotniczej tak pierwszorzędne wyczyny, jak rajdy na trasie Paryż — Sajgon i zpowrotem, Paryż — Madagaskar i zpowrotem i kobiecy rekord wzlotu na wysokość, wynoszący 9.791 metrów i ustanowiony w dniu 17 sierpnia ub. roku.

Dn. 23 kwietnia, korzystając ze sprzyjającej pogody lotniczka francuska opuściła Tokio i udała się w drogę powrotną do Paryża, lecąc tą samą trasą, którą przebywała, przelatując w tamtą stronę.

TRAGICZNA ŚMIERĆ KPT. ROBBIANO.

Dnia 8 kwietnia o godz 7 m. 20 rano wyleciał z lotniska Lympne pod Londynem znany pilot włoski kpt. dr. Robiano z zamiarem pobicia rekordu Anglika Scotta na trasie Londyn — Australja.

Wylądowawszy o godz 7 wiecz. w Bari, po przeleceniu w ciągu 12 godzin 2.000 kilometrów, Robbiano już w dwie godziny później wystartował dalej i po całonocnym locie wylądował dn. 9 kwietnia o godz. 6 rano w Aleppo, pokrywszy nowe 2.000 kilometrów.

Dalej już nie sposób było lecieć bez odpoczynku. Robbiano kładzie się spać, a o godz. 8 wieczorem startuje już znowu do Djask. Dn. 13 kwietnia o godz. 9 m. 15 wieczorem ląduje w Karachi. Tu cała doba odpoczynku i nazajutrz wieczorem start do Kalkuty, skąd zaraz odlot dalej do Victoria - Point w Birmanii.

Był to ostatni start Robbiano. Próżno oczekiwano go w Victoria - Point.

Nie przyleciał...

RAJD MISS JEAN BATTEN

Nazajutrz po kpt. Robbiano wyleciała z Lymple pilotka nowo - zelandzka, mis Jeasn Batten z zamiarem dokonania, również jak i Włoch, rajdu na trasie Anglja — Australja.

Wystartowawszy o godz. 6 m. 26 rano dn. 9 kwietnia australijka wieczorem dotarła do Neapolu, zatrzymawszy się po drodze na krótko w Rzymie.

Dn. 10 kwietnia przeleciała do Aten, a stamtąd nazajutrz do Aleppo.

POWRÓT HANSA BERTRAMA

Do Berlina powrócił obecnie świetny lotnik niemiecki Hans Bertram, którego cudowne niemal ocalenie podczas rajdu do Australji, w lipcu ub. roku było głośne w całej Europie.

Wszyscy mieli już ich za straconych, gdy wtem nadeszła radosna wieść:

— Krajowcy znaleźli Hansa Bertrama i mechanika Klausmanna żywych i zdrowych!....

Walka o rekord „dziewszyny z nieba".

Rekord ‚dziewczyny z nieba" Amy kwietnia popołudniu lądował już w Tem-Johnson - Mollison, ustalony na trasie Londyn — Kapsztat — Londyn, nie daje spokoju innym lotnikom.

Ostatnio do konkursu stanął kpt. pil. Lancaster, jeden z asów angielskiego lotnictwa sportowego, wytrawny lotnik i doświadczony podróżnik, wytrenowany specjalnie w długich przelotach.

Wystartował on z Lympne 11 kwietnia o godz. 5 m. 36 rano na samolocie Avro-Avian, z silnikiem Cirus - Hermes. Wieczorem już wylądował w Afryce, w Oranie. Nie miał czasu do stracenia, każda minuta była droga, więc już o północy wyleciał w dalszą drogę przez Beni - Abbes do Regan, gdzie wylądował nazajutrz o 6 m. 10 rano.

Tam zatrzymany narazie przez burzę piaskową wystartował dopiero o godz. 6 m. 26 po poł. z zamiarem przelecenia do Gao.

Kpt. Lancaster nie dotarł jednak do celu. Zaginął gdzieć na pustyni...



Kpt. W. Halewski i sędzia Grabiński.





NAJSZYBSI LUDZIE ŚWIATA.

Włosi przygotowują się obecnie bardzo intensywnie do pobicia rekordu szybkości wodnosamolotów i zdobycia puharu Schneidera, który obecnie znajduje się w rękach Anglików.

Walka o puhar będzie bardzo ostra. Poza Anglikami i Włochami, staną do niej Amerykanie. Francja, zdaje się, nie weźmie udziału w zawodach z powodu nieposiadania tak szybkich maszyn.

Podczas gdy w Decenzano nad błękitnem Lago di Garda odbywają się treningi do zawodów o puhar Schneidera, w Orbetelo, koło Pizy, gdzie znajduje się włoska wyższa szkoła morskiej nawigacji lotniczej, wrą gorączkowo przez Atlantyk północny. Około 80 pilotów, mechaników i radjotelegrafistów kończy tam obecnie specjalny kurs, który rozpoczął się w jesieni. Obecnie przeprowadzane są już ostatnie treningi.

Start do lotu naznaczony został na dzień 24 maja. W dniu tym z Orbetelo wyruszy 24 wodnosamoloty, pod dowództwem italskiego ministra lotnictwa, generała Italo Balbo, przeleci Alpy, osiądzie na jeziorze Bodeńskiem, później wodować będzie na Renie, skąd przez Szkocję i Islandję ma dotrzeć do brzegów Grenlandji, aby stamtąd, przez Saint Laurent i nad wielkiemi jeziorami amerykańskiemi, dolecieć do celu i osiągnąć na jeziorze Michigan u wrót miasta Chicago.

U góry kpt. S. Skarzyński i jego samolot RWD. 5.



U dołu znakomity lotnik-akrobata por. J. Orłowski.

POLSKI LOT PO REKORD.

Przez szereg tygodni w największej tajemnicy przygotowywał się w Warszawie, jeden z najlepszych polskich lotników sportowych, kpt. pilot Stanisław Skarzyński, do pobicia rekordu długości lotu w linji prostej bez lądowania.

Do tego celu kpt. Skarzyński wybrał samolot R. W. D. 5, budowany już seryjnie w Warsztatach Doświadczalnych na Okęciu, wzniesionych przez L. O. P. P.

Samolot zaopatrzony jest w 135-konny silnik Gipsy Major typu III A, taki sam, z jakim Mollison dwukrotnie przeleciał Atlantyk, raz północny, a później południowy i z jakim Amy Johnson — Mollison dokonała swych dwu rekordowych przelotów na trasie Londyn — Kapsztat.

Próbę pobicia rekordu podjął kpt. Skarzyński dn. 27 kwietnia lotem z Warszawy do Lionu i dalej do Afryki.

Kpt. Stanisław Skarzyński należy do czołowych naszych pilotów długodystansowych. Przed dwoma laty dokonał wespół z por. Markiewiczem słynnego rajdu dokoła Afryki na samolocie łącznikowym „Ł 2", Państwowych Zakładów Lotniczych w Warszawie, przelatując w bardzo ciężkich warunkach klimatycznych i terenowych trasę długości przeszło 26 tysięcy kilometrów.



Delegacja bułgarska składa wieniec u stóp pomnika Lotnika.

Jan Wielowieyski

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej
WARSZAWA, ALEJE UJAZDOWSKIE Nr. 32
CZŁONEK F. A. I.
Adres telegraficzny: *Aeroklub Warszawa*
Telefony: 9-33-77, 9-33-88.

BIULETYN

Nr. 3 (69)
6.IV - 26.IV.1933

Terminarz imprez krajowych.

Uchwałą Komisji Sportowej ARP z dnia 6 kwietnia r.b. został ustalony na rok 1933 następujący terminarz imprez (organizator podany w nawiasach):

24 — 25 maja	II Międzynarodowy Meeting Lotniczy w Warszawie (Aeroklub Warszawski).
28 maja	Święto klubowe na terenie Białej Podl. i Brześcia n/B. (Klub Lotniczy P. W. S.).
4 — 5 czerwca	I Lot Północno - Zachodniej Polski (Aeroklub Poznański).
10 — 11 czerwca	V Lot Południowo - Zachodniej Polski (Aeroklub Krakowski).
18 czerwca	Zlot i Zjazd do Bezmiechowej (Aeroklub Lwowski).
18 czerwca	I Lot Północno - Wschodniej Polski (Aeroklub Wileński).
5 — 6 sierpień	Zlot Kometowy do Morza Polskiego (Aeroklub Akademicki Gdański).
27 sierpnia	III Zlot Podhalański i Raid Sztafetowy (Aeroklub Krakowski).
2 — 10 wrzesień	V Krajowy Konkurs Samolotów Turystycznych (Zarząd Główny LOPP i Aeroklub R. P.).
między 15 i 30 września	Pokaz lotniczy w Poznaniu (Aeroklub Poznański).
1 październik	II Meeting Lotniczy we Lwowie (Aeroklub Lwowski).

Rekordy światowe.

F. A. I. zatwierdziła następujący rekord światowy:
(Anglja). Rekord odległości w linji prostej bez lądowania: 8.544 km.
Załoga: Squadron Ldr. O. R. Gayford i Flight Lt. G. E. Nicholetts.
Data: 6 — 8 luty 1933.

Rekordy międzynarodowe.

F. A. I. zatwierdziła następujące rekordy międzynarodowe:

KLASA C (SAMOLOTY)

(Anglja). Rekord odległości w linji prostej bez lądowania: 8.544 km.
Załoga Squadron Ldr. O. R. Gayford i Flight Lt. G. E. Nicholetts. Samolot: jednopłat Fairey. Silnik: Napier-Lion 600 KM. Trasa: Cranwell (Anglja) — Walvis Bay (Afryka Pdn.). Data: 6 — 8 luty 1933.

Obciążenie użyteczne 1.000 kg

(Francja) Rekord szybkości na przestrzeni 1.000 km: 281,250 km/godz.
Załoga: Lemoine. Samolot: Potez 50. Silnik: Gnome Rhône 700 KM. Baza: Villacoublay - Angers (Francja). Data: 8 marzec 1933.

Obciążenie użyteczne 500 kg

(Niemcy). Rekord szybkości na przestrzeni 1.000 km: 347,477 km/godz.
Załoga: Flugkpt. Robert Untucht. Samolot: Heinkel He 70. Silnik: BMW VI 630 KM. Baza: Berlin/Staaken. Data: 22 marzec 1933.

W myśl art. 93 zasadniczych regulaminów sportowych pilot Robert Untucht zdobywa tensamem:

rekord szybkości (bez obciążenia) na przestrzeni 1.000 km: 347,477 km/godz.
i rekord szybkości (bez obciążenia) na przestrzeni 2.000 km: 345,310 km/godz.

Warszawa, dn. 27.IV. 1933.

SEKRETARZ GENERALNY
(—) B. J. Kwieciński.

RZEŹBA W HOŁDZIE LOTNIKOM

Niema dziś zakątka kuli ziemskiej, gdzie nie byłoby już pomnika, wzniesionego na cześć bohaterskich lotników, którzy największą wartość, bo życie własne, złożyli w ofierze po to, aby ludzkość szła wciąż naprzód w niepowstrzymanym pędzie ku ujarzmieniu żywiołów, choćby najburzliwszych.

Mnożą się tedy pomniki - grobowce, przypominające nam i tym, co po nas przyjdą, nazwiska dzielnych i nieustraszonych orłów powietrznych. Z każdego takiego posągu, wykutego w kamieniu, będzie szła z pokolenia w pokolenie ta wielka siła, jaką nosi w sobie wszystko co za motor ma twardą służbę dla społeczności i poświęcenie się codzienne, stające się chlebem powszednim.

Dlatego to, gdy spozieramy na taki pomnik lotnika, wydaje nam się nieraz, że krew żywa tryska z ran poległego bohatera. U stóp takiego posągu korzy się dusza ludzka przed odwieczną prawdą o twardym pochodzie cywilizacji, domagającym się krwawych ofiar od pionierów każdego nowego jej szlaku. I wtedy stają przed nami te pomniki lotników, jak kamienie milowe ostatniej, dzisiejszej ery, pracującej dla szczęśliwego jutra.

Na polskiej ziemi nie brak też tych pomników, wznoszonych ofiarnie przez naród. Przeważnie kryją się po cmentarzach, skromne, prawie niewidoczne. Jedyny warszawski wystrzelił w górę z masywnego, kamiennego cokołu.

Wielcy rzeźbiarze nasi projektują nowe wspaniałe posągi, pragnąc lotnikom polskim oddać hołd należny, a ludzie dobrzy chętnie złożą grosz potrzebny, bo lotnik polski ma więcej przyjaciół, niż przypuszcza. Cała Polska ocenia jego pracę, błogosławiąc jego powietrznym wyczynom, okrywającym sławą naród nasz i państwo i tworzącym nową historję rozmachu polskiego, tężyzny i siły woli.

C. Ł.



Pomnik Lotnika w Warszawie. dłuta E. Wittiga.

ZRZESZENIE PRZEMYSŁOWCÓW LOTNICZYCH

Polska produkcja lotnicza, powstająca stopniowo w ciągu pierwszych lat istnienia odrodzonego Państwa, żyła odosobnionem życiem poszczególnych wytwórni, które zajęte były organizowaniem i ulepszaniem podjętej przez nas fabrykacji sprzętu i materjału lotniczego. W miarę zwiększania się ilości lotniczych placówek przemysłowych i wznoszenia się ich na odpowiedni poziom techniczny, ujawniały się naturalne dążności do zbliżenia organizacyjnego tych placówek, tworzących nową gałąź przemysłu i czujących się członkami jednej rodziny lotniczej. Wspólność ich zagadnień ekonomicznych, prawnych, technicznych, społecznych itp., podobnie jak w innych gałęziach wytwórczości, sprawiła, że w marcu 1927 r. powstało zrzeszenie Polskich Przemysłowców **Lotniczych**, łączące w swem łonie polskie wytwórnie płatowców i silników, wytwórnie przemysłu pomocniczego, oraz komunikację powietrzną. Założycielami tej instytucji branżowej byli przedstawiciele czterech czołowych podówczas i w pełni czynnych wytwórni, mianowicie pp.: inż. Zygmunt Zakrzewski, Nacz. Dyrektor Zakładów Mechanicznych E. Plage i T. Laśkiewicz w Lublinie, inż. Witold Rumbowicz, Dyrektor Wytwórni Maszyn Precyz. „Avia" w Warszawie, Edmund Jungowski, przedstawiciel Podlaskiej Wytwórni Samolotów w Białej Podlaskiej i Kazimierz Fomin, przedstawiciel Wielkopolskiej Wytwórni Samolotów „Samolot" w Poznaniu.

Na wstępie swej działalności w 1927 r., Zrzeszenie opracowało Memorjał o przemyśle lotniczym, ujmujący po raz pierwszy całokształt tych spraw w rzeczowem i bezstronnem oświetleniu, podyktowanem troską o zdrowy rozwój tego przemysłu.

Na przestrzeni 6-ciu lat swego istnienia, Zrzeszenie dokonało wielu prac i działań z zakresu swego programu. Prócz szeregu pomyślnie przeprowadzonych spraw, ściśle zawodowych, których nie miejsce tu wyliczać, ma Zrzeszenie za sobą również takie działania propagandowe, jak: organizację pawilonów lotniczych na: Powszechnej Wystawie Krajowej w 1929 r., oraz na Międzynarodowej Wystawie Komunikacji i Turystyki w 1930 r. w Poznaniu, za co zyskało najwyższe odznaczenie rządowe: „Grand Prix".

W chwili obecnej liczy Zrzeszenie 24 członków, a wśród nich wszystkie wytwórnie płatowców i silników, komunikację powietrzną, oraz wiele przedsiębiorstw przemysłu pomocniczego. Do Zarządu wchodzą przedstawiciele następujących przedsiębiorstw:

Prezes: Inż. Witold Rumbowicz, Dyrektor Nacz. Państwowych Zakładów Lotniczych,

Wiceprezes: Inż. Tadeusz Heyne, Dyrektor Nacz. Polskich Zakładów Skody,

Wiceprezes: Inż. Wacław Makowski, Dyrektor Nacz Polskich Linji Lotniczych „Lot",

Skarbnik: Artur Semis, Dyrektor Wytwórni Maszyn Precyz. „Avia",

Członkowie Zarządu: Inż. Stefan Schiffner, współwłaściciel Wytwórni Silników „H. Liefeldt i S. Schiffner",

Inż. Zygmunt Zakrzewski, Dyrektor Nacz. Zakładów Mechan. E. Plage i T. Laśkiewicz,

Inż. Roman Rosinkiewicz, Dyrektor Podlaskiej Wytwórni Samolotów,

Roman Szomański, współwłaściciel Fabryki Śmigieł „W. Szomański i S-ka",

Inż. Konrad Fangor, przedstawiciel Walcowni Metali, S. A. Dziedzice,

Jakób Wagner, właściciel Fabryki Śrub i Świec Silnikowych, "J. Wagner",

Sekretarzem jest inż. Zbigniew Arnd.

Obok swych zwykłych zadań branżowych, prowadzi Zrzeszenie między innemi, następujące stałe prace:

1. Propaganda polskich wyrobów lotniczych na rynkach obcych przez organizowanie tam agentur, przez urządzanie wespół z LOPP. i ARP. propagandowych rajdów lotniczych do tych krajów na sprzęcie polskim, lub przez zapoznanie z polską produkcją lotniczą obcokrajowych delegacji fachowych, zapraszanych w tym celu do Polski. Ta trudna akcja dała już wyniki pozytywne w postaci pewnej ilości zamówień zagranicznych.

2. Organizowanie doroczne praktyk wakacyjnych w zrzeszonych wytwórniach lotniczych dla słuchaczy lotnictwa w wyższych i średnich uczelniach, a to w celu przygotowania dla przemysłu lotniczego przyszłych jego pracowników.

3. Stała pomoc Sekcji Lotniczej Muzeum Przemysłu i Techniki w Warszawie, (któ-

4. Prowadzenie Komisji Lotniczej Polskiego Komitetu Normalizacyjnego, opracowującej normalizację wyrobów lotniczych i materjałów do nich używanych, oraz współpracującej w tej dziedzinie z Międzynarodowym Komitetem Normalizacyjnym dla lotnictwa (ISA 20). Prace te, prowadzone w pięciu Podkomisjach, dały dotychczas w wyniku kilkadziesiąt projektów norm, z których pierwsze dwadzieścia, zaakceptowane przez PKN., znajdują się w tej chwili w druku.

5. Prowadzenie prac nad ułożeniem polskiego słownika lotniczego, zawierającego definicje poszczególnych słów, oraz równoznaczniki w językach: francuskim, angielskim, niemieckim, rosyjskim i włoskim.

Biuro Zrzeszenia w aWrszawie, przy ul. Smolnej 23, telefon 303 - 52.

KRONIKA ZAGRANICZNA

CZECHOSŁOWACJA

Odsłonięcie polsko-czeskiego pomnika Żwirki i Wigury nastąpi w Cierlicku w dn. 10 września b. r.

Odbyło się w Bernie Mor. posiedzenie wspólnego Komitetu polsko - czeskiego dla budowy pomnika na cześć ś. p. Żwirki i Wigury.

Uchwalono, ażeby odsłonięcie pomnika nastąpiło w niedzielę 10 września, zatem w przeddzień rocznicy katastrofy, a to dlatego, ponieważ niedziela jest odpowiedniejszym dniem na tę uroczystość ze względu na wielki udział ludu.

W dwa poprzednie dni odbędzie się w Bernie Meeting słowiańskich aeroklubów, które wezmą też udział w uroczystości w Cierlicku.

ANGLJA.

Najnowszy typ bojowego samolotu angielskiego.

Anglja rozpoczęła produkcję nowego typu samolotu bojowego, który może rozwinąć szybkość około 370 km. na godzinę. W środku na dolnej stronie kadłuba znajduje się specjalna kabina, w której mieści się baterja karabinów maszynowych.

Paryż—N. Jork w trzech dniach.

Słynny lotnik angielski, sir Allan Cobham, złożył władzom francuskim, irlandzkim i amerykańskim sensacyjny projekt ustanowienia regularnej komunikacji między Paryżem a Nowym Jorkiem, która trwałaby tylko trzy dni.

Projekt p. Cobhama przewiduje skombinowaną komunikację lotniczą z Paryża do portu irlandzkiego Gulway i z Halifaxu w Kanadzie do Nowego Jorku. Między Galway a Halifaxem kursowałyby okręty.

Temsamem zostałaby droga morska skrócona do minimum, a czas podróży z kontynenteu europejskiego do St. Zjednoczonych do połowy.

NIEMCY.

„As" lotniczy z czasów wojny.

W Niemczech obchodzą 15-lecie zgonu lotnika wojennego von Richtofena, który strącił aż 81 przeciwników, sam ginąc 21 kwietnia 1918 r. pod Amiens. W muzeum lotniczem w Berlinie wystawiony jest samolot Richthofena.

Wojskowa organizacja lotnictwa w Niemczech.

Minister Goering oświadczył, że cały obszar Rzeszy podzielony został na 15 grup krajowych, na których czele stoją tymczasowi kierownicy.

Wszyscy członkowie związków lotniczych będą nosili jednolite mundury, które również będą posiadali urzędnicy komisarjatu Rzeszy do spraw lotnictwa. Będą to jednocześnie mundury grup niemieckich, biorących udział w międzynarodowych zawodach zagranicznych.

Wywiad swój Goering zakończył oświadczeniem, że Niemcy muszą stać się „narodem latającym", gdyż tylko do takiego narodu należy przyszłość.

ITALJA.

682.403 klm. na godzinę!

Włoski oficer Agello osiągnął na hydroplanie nowy rekord szybkości 682.403 kilometrów na godzinę. Dotychczasowy rekord światowy szybkości, należący do Anglika Stainfortha, wynosił 657,667 klm. na godzinę.

JAPONJA.

Aparaty, które ostrzegają przed samolotami nieprzyjacielskimi...

Armja japońska jest jedną z najlepiej wyćwiczonych i wyekwipowanych armij na świecie. Po zbudowaniu potężnej floty, która zapewnia Japonji bezpieczeństwo na Pacyfiku — zreorganizowana także została armja lądowa, która dzisiaj rozporządza najnowszemi środkami technicznemi — jak czołgami najnowszego typu — wspaniałem lotnictwem i t. d. Ostatnio wprowadzono do obrony przeciwlotniczej olbrzymie, używane dotąd tylko w Ameryce aparaty, sygnalizujące dźwiękami zbliżanie się nieprzyjacielskich lotników. Mają one kształt wielkich powyginanych tub, a zmontowane są na podwoziach. Aparaty te sygnalizują zbliżenie się lotników na odległość kilkudziesięciu kilometrów.

BELGJA.

Dwa nowe loty do stratosfery.

Skład załogi nowego balonu, który weźmie udział w wyprawie do stratosfery, został ustalony definitywnie w ten sposób, iż pilotować balon będzie prof. Cosyns, natomiast doświadczeń dokonywać będzie inż. Jaques de Bruyn. Profesor Picard tymczasem udziału w locie nie weźmie.

Będzie to jednocześnie pierwsza załoga złożona wyłącznie z Belgów. W pierwszym locie brało udział dwóch Szwajcarów, prof. Picard i inż. Kipfer, w drugim załoga była mieszaną — prof. Piccard i Belg prof. Cosyns, w tym wypadku zostało wyznaczonych dwóch Belgów.



NA POLU MOKOTOWSKIM.
Transparent ten przypomina, że w d. 24—25 b. m. odbędzie się Międzynarodowy Meeting Lotniczy.

Z. S. R. R.

Sowiecki lot do stratosfery.

Inż. Czertowski, kierownik budowy aerostatu, mającego dokonać lotu do stratosfery oświadczył, iż balon będzie gotów w połowie czarwca. Balon sowiecki różnić się ma znacznie od balonu prof. Piccarda. Gondola wykonana będzie ze stali antimagnetycznej, będzie ona umieszczona w koszu przywiązanym do balonu. Przeprowadzono już próby z pokrywą balonu i zbadano wrażliwość jej na promienie ultrafioletowe. Ukończono też doświadczenia z metalem, z którego będzie zbudowana gondola.

Projektowane są właściwie dwa loty, przyczem jeden do maksymalnej wysokości 22.000 mtr., celem pobicia rekordu prof. Piccarda.

STANY ZJEDN. A. P.

Samolot Hausnera w tym miesiącu ma być gotowy.

Donoszą z Chicago, że w jednej z największych fabryk samolotów Bellanca pośpiesznie wykańczają samolot, którym Stanisław Hausner wybiera się w najbliższym czasie do Polski. Aby umożliwić śmiałe przedsięwzicie dzielnego Polaka, w Ameryce utworzył się „Komitet ekspedycji Hausnera", który zgromadził wielu wybitnych Polaków z całych St. Zjednoczonych. Między innymi godność członków honorowych przyjęli: geeralny konsul Rzplitej Polskiej w Chicago dr. Zbyszewski, komisarz zdrowia M. Bufallo, dr. Fronczak, znany przemysłowiec z New-Yorku, p. Brykczyński, red. Stanisław Osada z Pittsburga i t. d. We wszystkich ośrodkach polskich powstały podkomitety, które rozwijają intensywną działalność, zbierając potrzebne fundusze na dokończenie samolotu.

Doiosły wynalazek polskiego inżyniera w Ameryce.

Prasa amerykańska poświęca wiele miejsca wynalazkowi polskiego inżyniera Stefana Zanda, prcującego w laboratorjum „Sperry Gyroscope Co" w Brooklynie.

Wynalazek Zanda polega na tem, że obsorbuje on hałas spowodowany hukiem motoru samolotów. Zand wynalazł specjalny materjał absorbujący, którym wykłada ściany kabin samolotu.

Zand urodził się w Łodzi w r. 1896. Ukończywszy studja inżynierskie na politechnice w Zurychu a aeronautykę w Paryżu. Od r. 1920 do 1922 służył w formacjach lotniczych armji polskiej i francuskiej. W r. 1925 przybył do Stanów Zjednoczonych, gdzie w r. 1932 otrzymał od Związku inżynierów amerykańskich wielki złoty medal Wrighta za swoje prace o wibracji w samolotach.

Inż. Zand jest mężem pani Heleny Stankiewicz-Zand, zaszczytnie znanej tłumaczki „Popiołów" Żeromskiego na język angielski.

Regulamin Ogólno-Krajowego Konkursu modeli latających

1) Konkurs dotyczy jedynie modeli latających.

2) Udział w konkursie mogą brać tylko modelarze delegowani z poszczeg. Komitetów Wojewódzkich LOPP.

3) Komitety Wojewódzkie mogą delegować na Konkurs najwyżej 5-ciu zawodników — 3-ch amatorów i 2-ch nauczycieli, którzy osiągnęli najlepsze na konkursach eliminacyjnych (lokal nych).

4) Uczestnicy Konkursu dzielą się na dwie grupy: amatorów i nauczycieli. Do grupy amatorów zalicza się wszystkich modelarzy zarówno uczniów jak i starszych miłośników modelarstwa. Do grupy nauczycieli zalicza się wszystkich instruktorów, którzy samodzielnie prowadzą wykłady modelarstwa bez względu na to czy pracują honorowo, czy pobierają wynagrodzenie.

5 Rozgrywki dla amatorów i nauczycieli odbywać się będą oddzielnie.

6) Zgłoszenia na konkurs winny być nadesłane do Zarządu Głównego L. O. P. P. w oznaczonym terminie. Zgłoszenia nadesłane po terminie bezwzględnie nie będą przyjmowane.

7) Każdy z uczestników może zgłosić 6 modeli, najwyżej po dwa modele do każdej klasy.

8) Każdy z uczestników winien demonstrować modele wykonane przez siebie. W wypadkach wyjątkowych może być zastąpiony.

9) Nauczyciele muszą posiadać modele własnej konstrukcji. Wszelkie kopje modeli krajowych, czy też zagranicznych, nie będą dopuszczone do konkursu.

10) Każdy model może być zaopatrzony w cyfry, litery, znaki lub nazwisko właściciela z pozostawieniem na widocznem miejscu 9 cm kwadratowych powierzchni dla umieszczenia stempla Jury i kolejnego numeru startu.

11) Modele dzielą się na trzy klasy:

A — kadłubowe
B — belkowe
C — rekordowe.

Klasa A — **Modele kadłubowe.** — Do tej grupy zaliczane będą modele o jednym śmigle ciągnącem z kadłubem całkowicie krytym o przekroju minimalnym 3 proc. powierzchni skrzydeł, wyrażonym w centymetrach kwadratowych. Guma musi być ukryta w kadłubie. Skrzydła i ogon muszą być profilowane. Całkowita długość modelu nie może przekraczać rozpiętości modelu

Klasa B — **Modele belkowe.** — Do tej grupy zaliczane będą modele dowolnych wymiarów o jednem śmigle ciągnącem, lecz z określoną odległością pomiędzy haczykami na gumę, odległość ta winna wynosić ściśle 80 cm. Guma może być okapotowana. Za skrzydła profilowane dolicza się 20 proc. ogólnej liczby punktów.

Klasa C — **Modele rekordowe.** — Do tej grupy zaliczane będą modele o dowolnych kształtach i wymiarach, jak również o wielu gumach i śmigłach.

12) Wszystkie modele, startujące w klasach A, B i C muszą być pędzone gumą, pozatem jeden i ten sam model nie może startować w dwóch lub trzech klasach.

13) Modele startując w kl. B nie mogą mieć jakichkolwiek przekładni do gumy; guma powinna być zawiązana wprost na haczykach.

14) Modele kl. A i B winny posiadać podwozie, pozwalające im na start z ziemi.

15) Modele kl. A i B wykonają po 4 loty: 2 — startując z ręki i 2 — startując z platformy długości 10 mtr., przyczem popychanie modelu jest niedozwolone.

16) Modele kl. C startują trzy razy dowolnie.

17) Modele kl. A, B i C współzawodniczą o zdobycie jaknajwiększej liczby punktów, uzyskanych z wzoru P—L : 10 T, gdzie L — oznacza odległość od miejsca startu do miejsca lądowania, mierzoną po linji prostej w metrach, a T — czas lotu w sekundach. — Pomiar długości będzie dokonywany ze ścisłością do 0,5 mtr., czasu zaś — 1/5 sek.

18) W klasie modeli A i B liczona będzie połowa sumy ogólnej ilości punktów. Ogólną ilość punktów otrzymuje się z dwóch rodzai startów, t. j. z ręki i z ziemi. Za podstawę dla obliczania punktów zarówno ze startu z ziemi jak i z ręki, będą brane pod uwagę najlepsze poszczególne wyniki czasu i dystansu, uzyskane podczas dwóch lotów jednego rodzaju.

19) Za podstawę do obliczania punktów w kl. C będą brane najlepsze poszczególne wyniki czasu i dystansu, uzyskane podczas 3-ch lotów.

20) Mylny start będzie anulowany.

21) W razie uzyskania jednakowej liczby punktów przez dwa modele w kl. C, pierwszeństwo będą mieć modele o mniejszej długości, zaś w kl. A i B pierwszeństwo mają modele ładniej wykonane.

22) Każda klasa przewiduje po trzy nagrody w postaci cennych przedmiotów dla grupy amatorów, a pieniężnych dla nauczycieli. Dodatkowa nagroda i dwa listy pochwalne za najładniejsze wykonanie modelu zarówno dla amatorów jak i nauczycieli. Ponadto jest jeszcze jedna nagroda specjalna za największą ilość punktów, uzyskanych przez jeden model bez względu na klasę i grupę zawodników.

23) Nagrody będą przyznane bez względu na ilość zgłoszonych modeli w każdej klasie, o ile dany model wypełni warunki konkursu, podane w pkt. 24 regulaminu.

24) Nagrody będą przyznane zawodnikowi, którego model puszczony z ręki osiągnie minimum: dla grupy amatorów w kl. A i B czas 20 sek. lub dystans 70 mtr., w kl. C — czas 40 sek., lub dystans 70 mtr. w kl. C — czas 40 sek. lub dystans 70 mtr., dla grupy nauczycieli w kl. A i B czas 35 sek. lub 100 mtr., w kl. C czas 55 sek. lub 100 mtr.

25) Niezależnie od przyznanych nagród, Jury ogłosi listę klasyfikacji zawodników do 20-go miejsca, na zasadzie wyników, osiągniętych na konkursie przez poszczególnego zawodnika.

26) Poza konkursem będą mogły być demonstrowane modele innych rodzaji, nie objęte niniejszym regulaminem (modele szybowców, oraz modele dowolnej konstrukcji). Modele pozakonkursowe mogą być odznaczone listem pochwalnym lub żetonem pamiątkowym — według uznania Jury.

27) O kolejności startu poszczególnych klas modeli decydować będzie powołane Jury.

28) Zawodnicy mogą wystąpić z wnioskiem o czasowe przerwanie lub odroczenie konkursu na skutek wyjątkowo niepomyślnych warunków atmosferycznych.

29 Za niesportowe zachowanie się zawodnika w czasie konkursu, Jury ma prawo wykluczyć go z zawodów.

30) Każdy zawodnik może wnieść reklamację do Jury w ciągu 1 godziny po zakończeniu konkursu.

31) Wszelkie reklamacje rozstrzyga ostatecznie Jury, do którego całkowicie należy kwalifikacja wyników zawodów.

UWAGI: Każdy zawodnik musi być członkiem L. O. P. P. — Nagrody na konkurs ogólnokrajowy zamieszczone będą w osobnym załączniku.

KURS INSPEKTORÓW WOJEWÓDZKICH L. O. P. P.

Dnia 1.VI. b. r. zostanie uruchomiony przez Zarząd Główny L. O. P. P. kurs inspektorów wojewódzkich O. P. L. G., który będzie trwał od 1.VI. — 31.VII. b. r.

Warunki wymagane od kandydatów są następujące:

1. Wiek w granicach 30 — 37 lat.
2. Stopień oficera rezerwy.
3. Conajmniej 2-letnia praca w instytucjach społecznych.
4. Ukończona conajmniej szkoła średnia (świadectwo dojrzałości).
5. Opinja z ostatniego miejsca pracy.
6. Referencje conajmniej dwóch osób
7. Władanie językiem polskim bez zarzutu.
8. Dobra dykcja (wymowa).
9) Świadectwo lekarskie (stan zdrowia bez zarzutu).
10. Świadectwo moralności.
11. Świadectwo niekaralności.

Własnoręcznie napisane podanie wraz z życiorysem i odpowiedniemi dokumentami (mogą być uwierzytelnione odpisy) wymienionemi w punktach od 1 — 11, oraz dwiema fotografjami całej postaci (form. pocztówki) należy przesłać pod adresem Zarządu Głównego L. O. P. P. w Warszawie, ul. Wierzbowa Nr. 9, w terminie do dnia 11 maja b. r.

Kandydaci przyjęci na kurs zostaną o tem powiadomieni listownie. Ilość miejsc na kursie ograniczona do 25.

Kandydaci, którzy zostaną przyjęci będą musieli wnieść przed rozpoczęciem kursu do Kasy Zarządu Głównego L. O. P. P. opłatę w wysokości 100 zł. Zakwaterowanie i wyżywienie należy do samych słuchaczy, wszystkie inne koszta ponosi Zarząd Główny L. O. P. P.

„LOT" POLSKIE LINJE LOTNICZE

DYREKCJA: Warszawa, Marszałkowska 138, tel. 547-60

Rozkład lotów

ważny od 1 maja do 31 sierpnia 1933 r.

Czas lokalny

Czas lokalny		Czas lokalny
o. 15.30 p. 17.40	WARSZAWA Gdańsk (Danzig), Gdynia	p. 11.30 o. 9.20
o. 15.45* p. 17.35*	WARSZAWA BYDGOSZCZ	p. 9 50* o. 8.00*
o. 16 00 p. 18.10	WARSZAWA POZNAN	p. 10.10 o. 8.00
o. 16.30 p. 18.30	WARSZAWA KATOWICE	p. 10.00 o. 8.00
o. 6.50 p. 8.35 o. 9.00* p. 11.00* o. 11.15* p. 12.05*	WARSZAWA KRAKÓW KRAKÓW BRNO BRNO WIEN	p. 19.15 o. 17.30 p. 17.05* o. 15 05* p. 14.50* o. 14.00*
o. 17.45* p. 18 25*	KRAKÓW KATOWICE	p. 8.30* o. 7.50*
o. 7.10 p. 9.45 o. 10.10* p. 13.40* o. 14.10* p. 16.00*	WARSZAWA WILNO WILNO RIGA RIGA TALLINN	p. 17.40 o. 15.05 p. 14.40** o. 13.10** p. 12.40** o. 10 50**
o. 10.30 p. 12.45 o. 13.10* p. 15 45* o. 16.10* p. 19.10* o. 8.50** p. 11 00** o. 11.30** p. 13.20**	WARSZAWA LWÓW LWÓW CERNAUTI CERNAUTI BUCURESTI BUCURESTI SOFIJA SOFIJA THESSALONIKI	p. 15.20 o. 13.05 p. 12.40** o. 12 05** p. 11.40** o. 8.40** p. 14.30* o. 12.20* p. 11.56* o. 10.00*

Objaśnienie znaków: O — odlot — départ. P — przylot — arivée. *— samoloty kursują w poniedziałki, środy i piątki. service: lundi, mercredi, vendredi. **— samoloty kursują we wtorki, czwartki i soboty. service: mardi, jeudi, samedi. Bilety na przelot Polskiemi Linjami Lotniczemi „LOT" nabywać można również w „Ośrodku propagandowym" L.O.P.P. Warszawa. Ś-:o Krzyska 12 t. 533-92

POWIĄTOWA

KOMUNALNA KASA OSZCZĘDNOŚCI

W ŚREMIE. TELEFON 44.
(gmach Starostwa)

Instytucja bankowa o pupilarnej pewności

Przyjmuje wkłady oszczędnościowe za wysokiem oprocentowaniem
Udziela pożyczek wekslowych na dogodnych warunkach
Załatwia tranzakcje bankowe.

NAJWIĘKSZE W EUROPIE ZAKŁADY PRZEMYSŁU BAWEŁNIANEGO

Zjednoczone Zakłady Włókiennicze **K. Scheiblera i L. Grohmana**

SPÓŁKA AKCYJNA W ŁODZI

Zakłady wyrabiają tkaniny wszelkiego rodzaju.
Zakłady obejmują 5 przędzalń o 220.000 wrzecionach, 3 tkalnie o 6.000 krosnach, 2 wykończalnie, bielnik, 2 farbiarnie, drukarnię, 2 draparnie, warsztaty mechaniczne, rytownię, elektrownię o sile 4.000 HP., odnogę kolejową długości 12 klm., własny tabor kolejowy, kolejkę podjazdową, własną straż pożarną, domy robotnicze i urzędnicze.
Zakłady mogą produkować rocznie 12.000.000 klg przędzy i 90.000.000 metrów różnorodnych tkanin.
Zakłady zatrudniały już jednocześnie około 15.000 robotników.
Składy własne: Warszawa, Łódź, Poznań, Kraków, Katowice, Lwów, Lublin, Bydgoszcz, Wilno, Brześć n/Bugiem.

KOMUNALNA KASA OSZCZĘDNOŚCI

pow. stołpeckiego
w STOŁPCACH
ul Piłsudskiego 8
Telefon Nr. 43

Instytucja prawno - publiczna o pupilarnej pewności

Przyjmuje wkłady oszczędnościowe
Załatwia wszelkie czynności bankowe
Zastępstwo Banku Polskiego

KOMUNALNA KASA OSZCZĘDNOŚCI M. BYDGOSZCZY

w Bydgoszczy, Jagiellońska 4. Telefony 2006 i 2007

Przyjmuje wkłady oszczędnościowe
i załatwia wszelkie tranzakcje bankowe
Za wszelkie zobowiązania K. K. O. odpowiada gmina miasta Bydgoszczy całym swym majątkiem oraz siłą podatkową

ZAWIADOMIENIE.

Kasa Chorych w Bydgoszczy podaje do wiadomości, że Zakład Fizykalnego Leczenia po kilkumiesięcznej przerwie, w związku z przeniesieniem do własnego gmachu przy ul. Cieszkowskiego Nr. 5, I p., został ponownie otwarty z dniem 25 stycznia 1933 r. i pozostaje pod fachowem kierownictwem lekarza - specjalisty.

OKRĘGOWA ELEKTROWNIA

POW. KARTUSKIEGO „RUTKI"

Elektrownia Rutki jest najważniejszą elektrownią na Kaszubach i znajduje się w powiecie Kartuskim w nader malowniczej okolicy, tak zw. Szwajcarji Kaszubskiej. Położona w Rutkach, stacja kolejowa Żukowo Zachodnie, elektrownia ta jest własnością Związku Komunalnego powiatu Kartuskiego i istnieje od roku 1911. Kierownictwo elektrowni spoczywa w rękach p. inż. Z. Taczanowskiego. Elektrownia posiada 3 generatory o łącznej mocy 880 kw., oraz blisko 250 km. sieci rożdzielczej wysokiego i niskiego napięcia. Zdolność produkcyjna elektrowni wynosi 4.000.000 kw. h. rocznie. Elektrownia zasila prądem konsumentów (1700) powiatu Kartuskiego oraz część powiatu Morskiego. Ponadto oddaje prąd do miasta Gdyni do M.Z.E. i P.K.P., do miasta Kościerzyny i do W. M. Gdańska

---

GARGOYLE

Mobiloil

„A E R O"

Punktualnoś i bezpieczeństwo lotu zależy od sprawnego działania silników, a da się ono osiągnąć przez stosowanie wysokowartościowego oleju

GARGOYLE MOBILOIL AERO

Vacuum Oil Company S.A.

CZECHOWICE — WARSZAWA



CENA pojedyńczego egzemplarza numeru specjalnego **WYNOSI** w kraju zł. 2.50. zagranicą fr. szw. 2.50

NUMER NINIEJSZY OPRACOWALI:
Przew. Komitetu Redakcyjnego mjr. pil. obs. **Chrystjan Kretowicz**, red. **Zenon Wyrzykowski**, red. Dr. **Czesław Łukaszkiewicz**.
Ilustrował artysta-grafik **Bohdan Nowakowski**. Tłoczono w drukarni **„KADRA”**, Warszawa, Długa 50.


rekord
szybkości
silnik lotniczy
FIAT
2500HP
-685 km/g.
rekord
powodzenia
polski
FIAT
mod. 508
-6850 zł.
atelier
p. a. t.
tel. 649-01